8
87

transpress

modell eisenbahner

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift · ISSN 0026-7422 · Preis 1.80 M

MOROP 1987



1



2



MOROP in Thüringen

Der Kongreß des Verbandes der Modelleisenbahner und Eisenbahnfreunde Europas (MOROP) wird in wenigen Tagen beginnen. Zum zweiten Mal findet er in der Deutschen Demokratischen Republik statt.
Vor 16 Jahren war Dresden das Ziel von Freunden der großen und kleinen Eisenbahn aus vielen Ländern Europas. Diesmal ist die Blumenstadt Erfurt Gastgeber für den MOROP-Kongreß. Ein vielfältiges Programm erwartet die Teilnehmer: Ausstellungen, Foren, Exkursionen.
Die auf dieser Seite veröffentlichten Fotos sollen einen Eindruck über die Eisenbahn im Thüringer Land vermitteln – so wie sie sich dem Besucher präsentiert.
Wenngleich heute der moderne Schienenverkehr das tägliche Bild prägt, so wird hier auch viel für die Traditionspflege getan. Mehr darüber in dieser Ausgabe.

1 Zunehmend sind sie auch im Erfurter Raum anzutreffen: moderne Lokomotiven der Baureihe 243. Im Juli 1985 rollte die 243 009 des Bw Erfurt mit dem P 4504 Erfurt–Leipzig unter dem Reiterstellwerk „Er" hindurch in Richtung Weimar.

2 Immer wieder beeindruckende Fotomotive gibt es in der Nähe von Bad Kösen. Am 9. Juli 1984 entstand diese Aufnahme mit einem Güterzug, gezogen von einer Lokomotive der Baureihe 250.

3 Im September 1985 gelang dieses Bild vom D 403 Leipzig–Gera–Saalfeld–Nürnberg mit der Lokomotive 118 781 des Bw Leipzig Hbf Süd in der Nähe des Haltepunktes Marktgölitz.

Fotos: D. Hommel, Erfurt (1 und 3); B. Sprang, Berlin (2)

3



modell eisenbahner inhalt **8/87**

eisenbahn-modellbahn-
zeitschrift
36. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

Titelbild
Anläßlich des 34. MOROP-Kongresses wird vom 5. bis 12. September 1987 die Blumenstadt Erfurt Treffpunkt für mehrere Hundert Eisenbahn- und Modellbahnfreunde aus ganz Europa sein. Dieser internationalen Veranstaltung wurde auch die Augustausgabe des „me" gewidmet.
Das Foto zeigt die typischen Erfurter Eisenbahnbauten: links das Gebäude der Reichsbahndirektion, dem alten Bahnhofs- und Verwaltungszentrum der ersten thüringischen Eisenbahn, rechts das heutige Empfangsgebäude, davor ein Teil der Gleis- und Bahnsteiganlagen des Hauptbahnhofs, unten ein Straßenbahnzug der Linie 3 auf der Fahrt zur Endstelle Melchendorf.
Foto: D. Hommel, Erfurt

Redaktion
Verantwortlicher Redakteur:
Ing. Wolf-Dietger Machel
Redaktionelle Mitarbeiterin:
Gisela Neumann
Gestaltung: Ing. Inge Biegholdt
Anschrift:
Redaktion „modelleisenbahner"
Französische Str. 13/14; PSF 1235, Berlin, 1086
Telefon: 2 04 12 76
Fernschreiber: Berlin 11 22 29
Telegrammadresse: transpress Berlin
Zuschriften für die Seite „DMV teilt mit" (also auch für „Wer hat – wer braucht?")
sind nur an das Generalsekretariat des DMV, Simon-Dach-Str. 10, Berlin, 1035, zu senden.
Herausgeber
Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR



Redaktionsbeirat
Studienrat Günter Barthel, Erfurt
Karlheinz Brust, Dresden
Achim Delang, Berlin
Werner Drescher, Jena
Dipl.-Ing. Günter Driesnack, Königsbrück (Sa.)
Dipl.-Ing. Peter Eickel, Dresden
Oberingenieur Eisenbahn-Bau-Ing. Günter Fromm, Erfurt
Dr. Christa Gärtner, Dresden
Ing. Walter Georgii, Zeuthen
Ing. Wolfgang Hensel, Berlin
Dipl.-Ing. Hans-Joachim Hütter, Berlin
Werner Ilgner, Marienberg
Prof. em. Dr. sc. techn. Harald Kurz, Radebeul
Ing. Manfred Neumann, Berlin
Wolfgang Petznick, Magdeburg
Ing. Peter Pohl, Coswig
Ing. Helmut Reinert, Berlin
Gerd Sauerbrey, Erfurt
Dr. Horst Schandert, Berlin
Ing. Rolf Schindler, Dresden
Joachim Schnitzer, Kleinmachnow
Ing. Lothar Schultz, Rostock
Hansotto Voigt, Dresden
Dipl.-Ing. oec. Hans-Joachim Wilhelm, Berlin

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin
Verlagsdirektor: Dr. Harald Böttcher
Lizenz Nr. 1151
Druck:
(140) Druckerei Neues Deutschland, Berlin
Erscheint monatlich;
Preis: Vierteljährlich 5,40 M.
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen des „Buchexport", Volkseigener Außenhandelsbetrieb der DDR, Postfach 160, DDR - 7010 Leipzig, zu entnehmen.
Nachdruck, Übersetzung und Auszüge sind nur mit Genehmigung der Redaktion gestattet.
Art.-Nr. 16330
P 16/87/Z 3 bis Z 13
Verlagspostamt Berlin
Redaktionsschluß: 3. 7. 1987
Geplante Auslieferung: 6. 8. 1987
Geplante Auslieferung des Heftes 8/87: 3. 9. 1987

Anzeigenverwaltung
VEB Verlag Technik Berlin
Für Bevölkerungsanzeigen alle Anzeigenannahmestellen in der DDR, für Wirtschaftsanzeigen der VEB Verlag Technik, Oranienburger Str. 13–14 PSF 201, Berlin, 1020

Bestellungen sind zu richten: in der DDR: sämtliche Postämter und der örtliche Buchhandel; im Ausland: der internationale Buch- und Zeitschriftenhandel, zusätzlich in der BRD und in Westberlin: der örtliche Buchhandel, Firma Helios Literaturvertrieb GmbH, Eichborndamm 141–167, 1000 Berlin (West) 52 sowie Zeitungsvertrieb Gebrüder Petermann GmbH & Co KG, Kurfürstenstr. 111, 1000 Berlin (West) 30
Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen Demokratischen Republik, Leninstraße 16, DDR - 7010 Leipzig, und den Verlag vermittelt.

Reiner Enders, Stellvertreter
des Generaldirektors der DR
für Koordinierung und Kontrolle
und Vizepräsident des Deutschen
Modelleisenbahn-Verbandes der DDR

Die Entwicklung des Schienenverkehrs in unserer Republik bis 1990

In der Deutschen Demokratischen Republik ist die Eisenbahn der wichtigste Verkehrsträger sowohl bei der Beförderung von Personen als auch beim Transport von Gütern. Auf dem rund 14 000 km langen Schienennetz der Deutschen Reichsbahn, das zu den dichtesten in Europa zählt, fahren täglich etwa 16 000 Züge. Dabei werden auf den Hauptstrecken mit einem Anteil von 53,6 % an der Gesamtstreckenlänge annähernd 90 % der Transportleistungen erbracht.
Die große Bedeutung der Eisenbahn für die Wirtschaft unseres Landes wird allein schon aus der Tatsache heraus ersichtlich, daß ihr Anteil an den Gesamtgütertransportleistungen fast 80 % erreicht hat. Darin drückt sich auch gleichzeitig die verkehrspolitische Strategie der letzten Jahre aus, zunehmend Transportleistungen auf die Schiene zu verlagern.

345 Mill. t Güter transportierte die Eisenbahn im vergangenen Jahr, das waren 20 Mill. t Güter mehr als 1981. Täglich fast 2 Mill. Fahrgäste werden derzeit von der Deutschen Reichsbahn befördert. Die Zahlen sprechen für sich.

Angesichts der dynamischen Entwicklung aller Bereiche unserer Volkswirtschaft und der sich ständig vertiefenden internationalen Arbeitsteilungen gilt es, aufbauend auf dem erreichten Stand der Volkswirtschaft auch weiterhin ein spürbares Leistungswachstum zu garantieren. In Auswertung der Beschlüsse des XI. Parteitages der SED bedeutet dies für die Eisenbahn, ausgehend von der grundlegenden Orientierung zur weiteren Senkung des spezifischen Transport- und Energieaufwandes insbesondere folgende wichtige Zielstellungen zu erfüllen:
– Sicherung des Berufs-, Schüler- und Reiseverkehrs in einer höheren Qualität, die gekennzeichnet ist durch solche Kriterien wie Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit sowie durch exakte Information, Abfertigung und Betreuung der Reisenden;
– Sicherung des ständig steigenden Transportbedarfs durch rationelle Technologien, insbesondere durch den Ausbau des Container- und Palettenverkehrs;
– Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Eisenbahn durch die Fortführung der Streckenelektrifizierung sowie eine hohe Stabilität und Durchlaßfähigkeit der Strecken, Entwicklung und Einsatz transportspezifischer CAD/CAM-Lösungen;
– Stärkung der materiell-technischen Basis, insbesondere durch Instandhaltung, Rekonstruktion und Neubau von Transportmitteln, Verkehrswegen und Anlagen sowie der Produktion von eisenbahntypischen Rationalisierungsmitteln unter spürbar zunehmender Einbeziehung der Mikroelektronik und Robotertechnik.

Das sind Aufgaben, die sogar über den Zeitraum bis 1990 hinaus der ökonomischen Strategie bereits mit Blick auf das Jahr 2000 Rechnung tragen.
Die Leistungen der Eisenbahn in den zurückliegenden Jahren und die Aufgaben im vor uns liegenden Zeitraum bis 1990 sollen folgende Fakten verdeutlichen.
Große Anstrengungen wurden unternommen, um den in der DDR bedeutenden Berufs-, Schüler- und Reiseverkehr Schritt für Schritt zu verbessern.
Neue Reisezugwagen, der systematische Ausbau der Städteexpreßzugverbindungen und der Neubau von Reiseverkehrsanlagen, so in Berlin-Lichtenberg, Flughafen Berlin-Schönefeld oder die Rekonstruktion des Berliner Ostbahnhofs zum Hauptbahnhof sind Beispiele dafür.
Viel wurde auch für die bessere Abfertigung der Reisenden getan. Auf allen wichtigen Bahnhöfen der Deutschen Reichsbahn sind mikroelektronisch gesteuerte Schalterdrucker und Dialogautomaten im Einsatz. Die elektronische Platzkartenreservierung gibt es jetzt für nahezu alle schnellfahrenden Züge. Sie haben den Reisenden, aber auch den Eisenbahnern, große Erleichterungen gebracht. In den nächsten Jahren wird das Abfertigungssystem mit Hilfe der Computertechnik weiter vervollkommnet.

Auch für den Güterverkehr gewinnt die neue Technik zunehmend an Bedeutung. So ist es vorgesehen, im Zeitraum bis 1990 zur rechnergestützten Transportvorbereitung und Einsatzdisposition des Fahrzeugparkes der Eisenbahn überzugehen. Ein entsprechendes Vorhaben zur Realisierung dieser Zielstellung ist die „rechnergestützte dezentrale Güterwagenüberwachung" (RWÜ), die auf Seite 6 dieser Zeitschrift näher erläutert wird.
Nicht unerwähnt bleiben soll das Vorhaben „rechnergestütztes Informationssystem für Bahnbetriebswerke" (RIS Bw), für welches ebenfalls eine Musterlösung vorliegt und bereits in mehreren Bahnbetriebswerken angewendet wird. Wesentliche Aufgaben des Projektes sind die Triebfahrzeugpersonalplanung, die Fristenplanung, die Überwachung der Triebfahrzeug-Unterhaltung sowie die Leistungserfassung.

Weiterhin das größte Rationalisierungsvorhaben der Deutschen Reischsbahn bleibt die Elektrifizierung stark belasteter Magistralen. Von 1981 bis 1985 wurden 925 km Strecken auf die effektivere E-Traktion umgestellt. 1986 bis 1990 werden weitere 1500 km hinzukommen. Schon jetzt fahren Elloks von Rostock nach Bad Schandau, Erfurt bzw. Arnstadt, ohne Umspannen zu müssen.
Bis 1990 ist es vorgesehen, weitere wichtige Zentren der Wirtschaft unseres Landes an das elektrifizierte Streckennetz anzuschließen, insbesondere von Strecken zum und innerhalb des Kohle- und Energiebezirkes Cottbus. Eine große volkswirtschaftliche Bedeutung hat auch der Anschluß des Fährhafens Mukran, dem bedeutendsten Integrationsobjekt auf dem Gebiet des Verkehrswesens zwischen der DDR und der UdSSR. Die Verbindung zum bereits vorhandenen elektrifizierten Streckennetz wird über die Strecke Stralsund–Pasewalk–Bernau zur Hauptstadt der DDR, Berlin, hergestellt.

Mit diesen Vorhaben der Streckenelektrifizierung einher geht die Reparatur und Modernisierung des hochbelasteten Schienennetzes zur Sicherung der Standhaftigkeit der leistungsbestimmenden Strecken. Entsprechend der großen Bedeutung dieser Aufgabe wurden Maßnahmen zur Netzstabilisierung festgelegt und mit der Realisierung begonnen. Es ist geplant, in einer ersten Etappe auf rund 1400 km des ausgewählten leistungsbestimmenden Netzes und auf 400 km Umleitungsstrecken die Leistungsfähigkeit herzustellen. Einen Schwerpunkt dieser ersten Etappe bildet die Magistrale von Berlin nach Erfurt. Alle Aufgaben tragen dazu bei, die verkehrspolitische Konzeption mit der grundlegenden Orientierung zur weiteren Senkung des spezifischen Transport- und Energieaufwands konsequent fortzusetzen. Ziel in der Volkswirtschaft insgesamt ist es, bis 1990 den spezifischen Transportaufwand aller Verkehrsträger, eingeschlossen die Eisenbahn, jährlich um 3 bis 3,5 % zu senken. So konnten die Leistungen im Straßengütertransport um über ein Drittel reduziert werden. Die Eisenbahn und die Binnenschiffahrt als energiegünstigste Verkehrszweige befördern heute rund vier Fünftel der Binnengütertransporte unserer Republik. Diese Arbeitsteilung wird auch zukünftig Gültigkeit besitzen. Die Eisenbahn wird also weiterhin wichtigster Verkehrsträger in unserer Republik sein.

Leser schreiben ...

Im Indianerdorf

Die erwähnte Werklokomotive des Kombinates Schwarze Pumpe („me" 3/86 Seite 14 Abb. 1) befindet sich wahrscheinlich schon seit Ende der 60er, Anfang der 70er Jahre auf einem Spielplatz (Indianerdorf–Verkehrsgarten) in Hoyerswerda. Allerdings ist sie in einem desolaten Zustand. Es erinnert nicht mehr viel an ihre einstigen betriebsfähigen Zeiten. Fast alle nicht niet- und nagelfesten Dinge wurden abgebaut. Läutewerk, Kesselleitungen, Lichtmaschine, Steuerung sind verschwunden. Vielleicht läßt sich daran etwas ändern.
K. Paetow, Schwerin

Leser meinen ...

Gleicher Achsabstand

Im Beitrag „Güterwagen-Umbauten in der Nenngröße TT", veröffentlicht im Heft 11/86, wurde in der Baubeschreibung des W 50-Containersattelzuges ein weitverbreiteter Fehler gemacht. Die W 50-Sattelzugmaschinen haben den gleichen Achsabstand wie die normalen Pritschen- und Kofferfahrzeuge; das Chassis darf also nicht gekürzt werden. Außerdem ist ein W 50-Containersattelzug auch mit nur einem 20'-Container nicht vorbildgetreu, besser wäre ein TATRA-Containersattelzug.
V. Stender, Olbernhau

Leser fragen...

Umbau ja – aber wie?

Mich würde das „Wie" des Modellbauers interessieren, vor allem weil in TT das Dampflokangebot noch nicht allzu vielfältig und die BR 58 von Herrn Peter Tiersch, Meerane, sehr gelungen ist („me" 5/85 letzte Innenseite). Der Tender ist der Maschine näher, als es bei meiner 35 der Fall ist. Ich schließe mich der Aufforderung der Redaktion an, die Lok umzubauen, habe aber leider noch keine Erfahrungen.
F. Keulicht, Prenzlau

Leser antworten ...

War sie grün, das ist hier die Frage?

In den Heften 11/86 (S. 2) und 2/87 (S. 20) wurde nach der Farbgebung der ehemaligen Schnellzuglokomotive 01 504 gefragt. Viele Eisenbahnfreunde sind davon überzeugt, daß sie einen grünen Anstrich hatte. Andere widersprechen dem. Hier die amtliche Auskunft:
In bezug auf die strittige Frage zur Farbgebung der im Jahre 1963 rekonstruierten Schnellzuglokomotive 01 504 informieren wir, daß das Fahrzeug zu keiner Zeit einen grünen Anstrich trug, so wie es bei den beiden in den Jahren 1960/1961 rekonstruierten Dampflokomotiven 18 314 und 18 201 der ehemaligen Versuchs- und Entwicklungsstelle für Maschinenwirtschaft (VES-M) in Halle der Fall war. Für diese Triebfahrzeuge erfüllte die grüne Farbgebung den Zweck, sie äußerlich als Schnellfahr-Dampflokomotiven mit einer Geschwindigkeit ≧150 km/h zu kennzeichnen. Bereits in den 30er Jahren war für Lokomotiven und Triebwagen mit einer Geschwindigkeit ≧175 km/h ein weinroter Anstrich üblich, bekannt von den Dampflokomotiv-Baureihen 05, 19^{10}, der E 19 und des SVT Bauart Berlin.
Mit der zugelassenen Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h gehörte demgegenüber die rekonstruierte Dampflok 01 504 nie zu den Schnellfahrlokomotiven. Sie war also folglich nach der Standard-Norm der DR lackiert (Kessel, Aufbauten und Tender schwarz, Rahmen und Triebwerk rot). Doch eine Gemeinsamkeit mit den Schnellfahr-Dampflokomotiven 18 201 und 18 314 hatte die Lokomotive 01 504 dennoch: den 150 mm breiten weißen Zierstreifen! Er befand sich beidseitig an Umlaufschürzen, Führerhaus- und Tenderseitenwände. Seinerzeit verkörperte die 01 504 das Baumuster für die Erprobung der Boxpokräder, Umlaufschürzen, des Giesl-Ejektors und der Kssbr-Hochleistungsbremse an Reko-Lokomotiven der Baureihe 01^5. Die Maschine verfügte in Anbetracht dieser neuen Bauteile über ein eindrucksvolles Aussehen. Die damalige VES-M brachte anläßlich der Vorführung der 01 504 vor ausländischen Gästen außerdem noch den besagten Zierstreifen an. Die von der Lokomotive so überlieferten Schwarzweiß-Fotos führten bei Freunden der Eisenbahn schon wiederholt zu der Annahme, daß der auf den Bildern sichtbare weiße Zierstreifen zu einem grünen Farbanstrich des Fahrzeugs gehört und zwar so, wie von der Museums-Dampflokomotive 02 0201.
H. Schnabel, Hauptverwaltung Maschinenwirtschaft der DR im Ministerium für Verkehrswesen, Berlin



Der DMV – eine starke gesellschaftliche Kraft – 1978 bis 1979

Chronik des DMV

1978, *Februar:* Die große Modellbahn-Ausstellung am Berliner Fernsehturm, organisiert und gestaltet vom Bezirksvorstand Berlin, zählt 146 525 Besucher.
August: Zum 4. Verbandstag des DMV – 11. bis 13. August in Dresden – überbringt der Stellvertreter des Ministers für Verkehrswesen und Erste Stellvertreter des Generaldirektors der Deutschen Reichsbahn, Dr. Heinz Schmidt, die Grüße der Leitung des Ministeriums für Verkehrswesen. Er sagt u. a., daß sich der DMV zu einer starken gesellschaftlichen Kraft entwickelt hat. Beleg für die erfolgreiche Arbeit sind die gewachsene Mitgliederzahl und die Anzahl der Arbeitsgemeinschaften. Sie haben sich von 4250 auf 5800 bzw. von 235 auf 245 erhöht. Auf allen Gebieten der Verbandsarbeit gibt es dank dem Einsatz der Kommissionen sowie der Vorsitzenden und Mitglieder der Arbeitsgemeinschaften einen bemerkenswerten Aufschwung. Die Technische Kommission z. B. hat technische Normen vorbereitet, die die Grundlage für die Arbeit im Technischen Ausschuß des MOROP bilden.
Als Präsident wird Dr. Ehrhard Thiele wiedergewählt. Am XXV. Internationalen Modellbahnwettbewerb (Dresden) beteiligen sich 95 Modelleisenbahner mit 108 Exponaten.

1979, *März:* Die Kommission für Nahverkehrsfreunde des Präsidiums des DMV wird gegründet. Sie wird von Freund Heinz Haase, Verkehrsdirektor der Dresdner Verkehrsbetriebe, geleitet. Bereits seit Gründung des DMV beschäftigen sich Freunde mit der Geschichte und Entwicklung des Städtischen Nahverkehrs. Es entstehen erste Arbeitsgemeinschaften Nahverkehr, 1985 existieren bereits 27. Waren 1970 zehn Traditions-Straßenbahnwagen einsatzbereit, so sind es 1985 bereits 56 historische Straßenbahnfahrzeuge und zwei Doppeldecker-Omnibusse. Sie werden von Verbandsmitgliedern in Zusammenarbeit mit den Nahverkehrsbetrieben betreut und aus besonderen Anlässen eingesetzt.
Die Belange des Nahverkehrs sind bisher von der Kommission für Eisenbahnfreunde – Unterkommission Nahverkehr – wahrgenommen worden.
September: In Dessau wird anläßlich des 100jährigen Jubiläums der elektrischen Lokomotive und des 50 Jahre alten Raw „Otto Grothewohl" Dessau eine Sonderausstellung elektrischer Lokomotiven der DR gezeigt.
Oktober: Die AG 7/12 Thale wird zum 30. Jahrestag der Gründung der DDR als „Hervorragendes Volkskunstkollektiv" ausgezeichnet.
Am 4. Fotowettbewerb „Unsere Welt auf Schienen – 30 Jahre DDR" kommen 133 Fotos von 20 Teilnehmern in die Wertung. Eine Ausstellung der Kommission für Jugendarbeit in Leipzig dokumentiert die Förderung und Leistungen der Schüler und Jugendlichen in den AG des DMV.
Seit dem 4. Verbandstag haben die Mitglieder des DMV über 12 000 Mark für das Solidaritätskonto erarbeitet. Insgesamt wurden bisher 56 000 Mark dem Solidaritätsfonds überwiesen.
Im Rahmen der volkswirtschaftlichen Masseninitiative sind in den vergangenen 12 Monaten über 60 000 Arbeitsstunden geleistet worden.

Dipl.-Ing. Ing. Siegfried Knüpfer,
Präsident der Reichsbahndirektion Erfurt

Die Reichsbahndirektion Erfurt

Mit einer Fläche von etwa 16 000 km² gehört der Rbd-Bezirk Erfurt zu den vier größten der acht Eisenbahndirektionsbezirke in der DDR. In bezug auf die Betriebslänge aller Strecken nimmt er mit über 2100 km den zweiten Platz ein. Davon sind 48 % Hauptbahnen, von denen wiederum 117,5 km zweigleisig ausgebaut und 144 km elektrifiziert sind (Abb. 1).
Das Verhältnis zwischen Gütertransportleistung und Gütertransportmenge betrug im vergangenen Jahr 16 800 tkm bzw. 82 700 kt. Daraus resultiert eine sehr starke betriebliche Belastung der Hauptbahnen und hier insbesondere der Magistrale (Halle [Saale]-) Erfurt–Eisenach–Gerstungen. Mit dieser Güterverkehrsleistung erreicht der Erfurter Bezirk einen der vorderen Plätze bei der Deutschen Reichsbahn.
Der Rbd-Bezirk Erfurt grenzt im Norden an die Rbd Magdeburg, im Nordosten an die Rbd Halle, im Osten an die Rbd Dresden sowie im Westen und Süden an die Bundesrepublik Deutschland. Das Territorium der Rbd Erfurt umfaßt die politischen Bezirke Erfurt (99 %), Suhl (100 %), Gera (88 %) und Halle (25 %). Gemäß dieser territorialen Bedingungen untergliedert sich die Rbd Erfurt in die vier Reichsbahnamtsbezirke Erfurt, Nordhausen, Meiningen und Saalfeld.

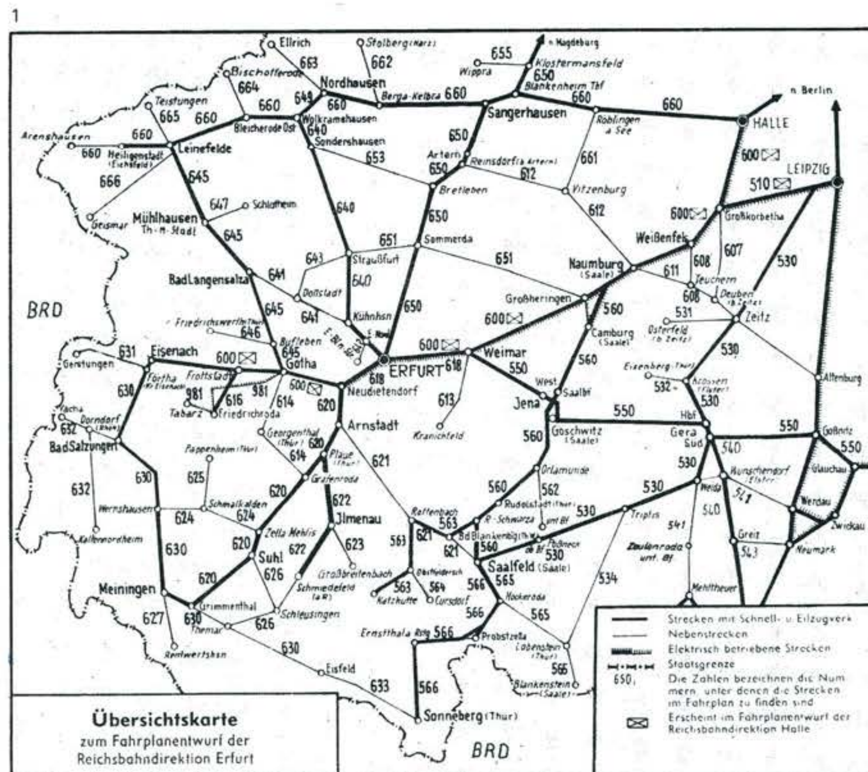
Reise- und Güterverkehr ist vielfältig

In diesem Industrie-Agrar-Gebiet bestimmen der Maschinen- und Fahrzeugbau, der Bergbau (Kali, Kupfererz, Kies, Sand, Gesteine), die Textilindustrie, die Mikroelektronik, die optische Industrie, die Chemie-, Glas- und Porzellanindustrie, die Land- und Forstwirtschaft sowie die Spielzeugindustrie das Wirtschaftsprofil und damit das Transportaufkommen. Letzteres wird von drei Faktoren charakterisiert:
– Exporte in sozialistische als auch kapitalistische Länder und Importe von dort,
– Transporte für wichtige Industriebetriebe und den Kali-Bergbau sowie
– den Berufs- und Urlauberverkehr.
Die inner- und zwischenbezirklichen Güterströme sind ebenso bedeutend wie die in Richtung Osten und Nordosten der DDR. Dabei dient vor allem die Magistrale (Halle [Saale]–) Erfurt–Eisenach–Gerstungen als Zu- und Abfuhrstrecke und verbindet die Bezirke Erfurt, Gera und Suhl mit der Hauptstadt der DDR, Berlin, sowie den gesellschaftlichen Zentren Halle, Leipzig, Dresden und Karl-Marx-Stadt. Das Verhältnis von Versand zu Empfang beträgt im Rbd-Bezirk etwa 6:4. Bedeutende Verkehrskunden sind solche international wichtigen volkseigenen Betriebe wie das Weimar-Werk, das Automobilwerk Eisenach, die Fahrzeug- und Jagdwaffenwerke Suhl, das Werk für Umformtechnik „Herbert Warnke" Erfurt und das Kombinat Maxhütte Unterwellenborn.
Im Mittelpunkt der Personenbeförderung steht ein starker Berufsverkehr zu und von zahlreichen Industriestandorten. In enger Zusammenarbeit mit den örtlichen Organen konnte der zeitgerechte Berufsverkehr für die Werktätigen insbesondere der Großbetriebe wie den Leuna-Werken „Walter Ulbricht", dem Kombinat Carl Zeiss Jena und dem Büromaschinenwerk Sömmerda, Schritt für Schritt entscheidend verbessert werden. Stark entwickelt hat sich der Bezirks- und Fernberufsverkehr. Dafür verkehren u. a. die Städte-Expreß-Züge „Rennsteig" Meiningen–Erfurt–Halle (Saale)–Berlin und zurück, „Elstertal" Gera–Leipzig–Berlin und zurück sowie „Berliner Bär" Berlin–Halle–Erfurt und zurück.
Die Rbd Erfurt umschließt mit ihrem Territorium Gebiete, die zu den landschaftlich reizvollsten unseres Landes gehören. Das Saaletal mit seinen einstmals stolzen Burgen, der Thüringer Wald mit dem Rennsteig und die Rhön sind beliebte Urlaubsziele. Diesem Reiseverkehr dienen heute durchschnittlich 1200 Züge täglich.

Anforderungen steigen ständig

Das heutige Streckennetz entstand in seinen Grundzügen in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Ausschlaggebend dafür waren einerseits wirtschaftliche Bestrebungen der deutschen Bourgeoisie. Sie erhofften sich von dem neuen Verkehrsmittel hohe Profite. Andererseits bildeten militärische Gesichtspunkte einen nicht zu unterschätzenden Aspekt. Truppentransporte konnten weitaus billiger und schneller mit der Eisenbahn als mit dem Pferdegespann bzw. zu Fuß bewältigt werden.
Im Rbd-Bezirk Erfurt fahren heute täglich durchschnittlich 1600 Güterzüge. Auf einzelnen Streckenabschnitten rollen 400 Züge je Richtung und Tag. So passiert alle 3,6 Minuten ein Zug einen stark belasteten Streckenabschnitt! Die planmäßige Erhöhung der Produktion in allen Bereichen der Volkswirtschaft ist die Basis für die hohen Wachstumsraten

1

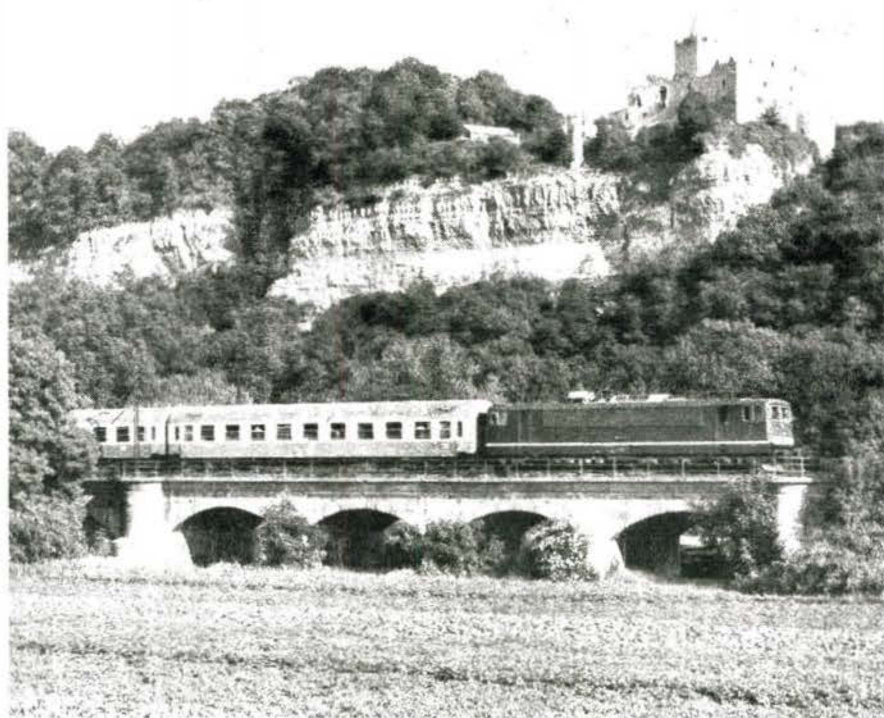


1 Übersichtskarte zum Fahrplanentwurf der Rbd Erfurt aus dem Jahre 1982
2 Der Städteexpreßzug 157 „Rennsteig" bei Bad Kösen unterhalb der Rudelsburg am 9. Juli 1984
3 Ein Personenzug mit der Lokomotive 119 021 und Mitteleinstiegwagen in der Nähe von Dornburg. Diese Aufnahme entstand ebenfalls am 9. Juli 1984. Fotos: B. Sprang, Berlin

im Güterversand. Allein von 1981 zu 1985 stieg er um rund 4000 kt an.
Durch verbesserte Beladetechnologien erhöhte sich die mittlere Auslastung des Güterwagens von 18,44 t pro Doppelachse im Jahre 1981 auf 18,66 t pro Doppelachse im Jahre 1986.
Einen besonderen Stellenwert innerhalb eines modernen Gütertransports nimmt der Containerverkehr ein. Er stieg von 1981 bis 1986 von 704 kt auf 1115 kt.

Neue Technik ist unumgänglich
Der größte Rangierbahnhof des Rbd-Bezirkes befindet sich in Erfurt. Die wachsenden Aufgaben des Betriebsablaufes führten zur Modernisierung der Brems- und Sicherungstechnik. Dazu beigetragen haben ein automatisches Ablaufspeicherstellwerk sowie 10 Balkengleisbremsen und 313 Dreikraftbremsen. Damit wurde eine Bergleistung von über 3000 Wagen und ein Wagenausgang von über 2700 Wagen pro Tag erreicht. Moderne Gleisbremstechnik erhielten außerdem die Bahnhöfe Weißenfels, Gera, Saalfeld, Eisenach und Nordhausen. Die Gleisbremsen der Bahnhöfe Saalfeld, Eisenach und Nordhausen sind mit Mikrorechentechnik ausgerüstet.
Die ständig steigenden Leistungen der DR im Personen- und Güterverkehr erfordern die Vorhaltung betriebssicherer und funktionstüchtiger Sicherungs- und Informationsanlagen. Deshalb wurden in der zurückliegenden Zeit viele moderne Gleisbildstellwerke, sowjetische Relaisstellwerke des Typs EZMG, automatische Wegübergangssicherungsanlagen sowie Zugfunkanlagen in Betrieb genommen. Die Magistrale (Halle [Saale]–)Erfurt–Eisenach–Gerstungen wird derzeit mit punktförmiger Zugbeeinflussung ausgerüstet.
Die breitenwirksame Einführung der Mikroelektronik hat auch im Rbd-Bezirk Erfurt begonnen. Damit konnte der technologisch bedingte Arbeitskräftebedarf gedeckt werden. Gleichzeitig verbesserten sich die Arbeits- und Lebensbedingungen der Eisenbahner.
In einem weiteren Beitrag wird über den Einsatz von Wissenschaft und Technik in unserem Bezirk berichtet.

2



3



Bahnanlagen mit Besonderheiten
Den wachsenden Beförderungs- und Transportaufgaben müssen natürlich auch die Bahnanlagen standhalten. Durch den Einsatz eines Hochleistungsmaschinenkomplexes soll die systematische Erhaltung der Gleisanlagen verbessert werden. Hinzu kommen die Kunstbauten. Immerhin gibt es im Rbd-Bezirk Erfurt mehr als 1900 Brücken und Tunnel. Viele dieser Kunstbauten haben ein sehr hohes Alter. Einige Brükken existieren schon über 125 Jahre. Dazu gehören die Saalebrücken bei Bad Kösen, Großheringen und der Viadukt in Apolda sowie der zweigleisige Brandleitetunnel mit 3038-m-Länge zugleich der längste Tunnel der DR. Eine eisenbahntechnische Besonderheit im Rbd-Bezirk ist die steilste Standseilbahn der Welt, die Oberweißbacher Bergbahn.

Eisenbahner stehen im Mittelpunkt
Sehr viel wird für die soziale Betreuung der Eisenbahnerinnen und Eisenbahner getan. So gewährleistet der Medizinische Dienst des Verkehrswesens sowohl die ambulante als auch prophylaktische Behandlung bzw. Betreuung der Eisenbahner. Die Versorgung mit Kindergarten- und Kinderkrippenplätzen garantiert, daß alle Beschäftigten sorgenfrei ihre Arbeitsaufgabe erfüllen können.
Jährlich werden rund 1000 Arbeitsplätze um- und neugestaltet. Dabei können für 300 Eisenbahner Arbeitserschwernisse abgebaut oder ganz beseitigt werden.
Die Versorgung der Eisenbahner mit ausreichendem Wohnraum ist ein weiteres wichtiges Anliegen unserer Wirtschafts- und Sozialpolitik. Bis 1990 soll im Rahmen des Wohnungsbauprogramms dieses Problem auch für die Eisenbahner gelöst werden.
Die 26 000 Eisenbahner des Rbd-Bezirkes Erfurt haben in den zurückliegenden Jahren hohe Leistungen vollbracht. Große Aufgaben werden auch künftig zu lösen sein. Denn für das Thüringer Land wird die Bedeutung der Eisenbahn weiter zunehmen.

Dr. Georg Thielmann, Vizepräsident für Technik und Prozeßautomatisierung der Reichsbahndirektion Erfurt und Vorsitzender des DMV-Bezirksvorstandes Erfurt

Neue Technik für die Eisenbahn

Beispiele aus dem Rbd-Bezirk Erfurt

Bei der Anwendung von Wissenschaft und Technik können wir uns in unserem Rbd-Bezirk auf eine langjährige enge Gemeinschaftsarbeit von Forschung und Praxis stützen. Eine enge Zusammenarbeit besteht zwischen dem Zentralen Forschungsinstitut des Verkehrswesens sowie der Hochschule für Verkehrswesen „Friedrich List", Dresden. Gemeinsam wurden wissenschaftlich-technische Ergebnisse in die Praxis überführt und danach netzweit angewandt. Die Mechanisierung von sechs wichtigen Rangierbahnhöfen, die wir mit 20 Balkengleisbremsen, über 1000 Dreikraftbremsen und 26 Gummigleisbremsen ausrüsteten, ist ein Beispiel dafür. Damit erreichten wir vor allem eine erhebliche Leistungssteigerung bei der Zugbildung und -auflösung. Arbeitsplätze mit erschwerten Bedingungen konnten überall abgebaut und Arbeitskräfte freigesetzt werden.

Ein bedeutender Beitrag zur Rationalisierung des Reiseverkehrs gelang uns mit der mikrorechnergesteuerten Abfertigungstechnik. Heute besitzen wir 116 mikrorechnergesteuerte Schalterdrukker auf 50 Bahnhöfen sowie 45 mikrorechnergesteuerte Fahrkartenautomaten auf 20 Bahnhöfen. Mehr und mehr hält im Rbd-Bezirk die moderne Technik Einzug. Systeme wie der Zugfunk, der Einbau von Wegübergangssicherungsanlagen sowie der Einsatz von 20 sowjetischen Relaisstellwerken haben die Sicherheit des Zugbetriebs wesentlich erhöht.
Darüber hinaus entwickelten wir ein Programm zur breitenwirksamen Nutzung der Mikroelektronik.
Technologien für die Zugförderung, den Triebfahrzeug- und Reisezugwageneinsatz, die Prozeßsteuerung des Rangierbetriebes, der Bordrechnereinsatz auf Triebfahrzeugen im Zusammenwirken mit Dieselkraftstoffverbrauchsanzeigegeräten stehen dabei ebenso im Mittelpunkt wie die automatische Steuerung und Sicherung von Transportprozessen und die rechnergestützte Rationalisierung der Leitung und Verwaltung.

Das Ziel dieser Vorhaben besteht darin, die Eisenbahn leistungsfähiger zu machen, also Arbeitszeit und Arbeitskräfte einzusparen, die Arbeits- und Lebensbedingungen zu verbessern und nicht zuletzt die Sicherheit im Zug- und Rangierbetrieb zu erhöhen.
In sogenannten Musterdienstorten werden neue Lösungen für die breitenwirksame Anwendung moderner Technik gesucht und getestet.
Dazu gehört die auf dem Bahnhof Weimar installierte Pilotanlage zur „Rechnergestützten dezentralen Wagenüberwachung" (RWÜ). Zunächst geht es dabei um die Erfassung des Wagenausganges mit Wagenzettel- und Bremszettelfertigung mittels Bürocomputer. Der Probebetrieb wurde am 1. Dezember 1986 aufgenommen. Das Programm wird ständig erweitert. Einbezogen werden u. a. noch die Transportplanung, der Wagenzetteldruck, aber auch die Ausfertigung von Bremszetteln sowie die Triebfahrzeug- und Zugdienstzettel.

Noch in diesem Jahr ist die Einführung der RWÜ auf den Bahnhöfen Gotha, Neudietendorf, Arnstadt Hbf, Sangerhausen, Greiz und Naumburg (Saale) Hbf vorgesehen. Die RWÜ ist in seiner Endausbaustufe netzweit vorgesehen und soll einmal insgesamt 150 Bahnhöfe erfassen. Erreicht wird dadurch die Beschleunigung des Wagenumlaufes, die Einsparung von Arbeitskräften bei gleichzeitiger Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen.
Das „Rechnergestützte Informationssystem Bahnbetriebswerk" (RIS-Bw) koordiniert den Einsatz der Triebfahrzeugpersonale und Triebfahrzeuge, die Triebfahrzeuginstandhaltung und die aktuelle Datenerfassung der im Betrieb befindlichen Triebfahrzeuge.
Dadurch können Routinearbeiten entfallen. Das ständige Überwachen aller Triebfahrzeuge wird außerdem zu einem besseren Instandhaltungszustand beitragen.

Derzeit in der Entwicklungsphase befindet sich das „Rechnergestützte Informationssystem Betriebswagenwerk" (RIS-Bww). Es soll artähnliche Aufgaben in der Reise- und Güterzugwagenbehandlung lösen. Der Erprobungsort für dieses System wird der Bahnhof Eisenach sein. Ebenfalls soll die Verfügbarkeit unseres wichtigsten Grundmittels, des Güterwagens, erhöht werden.
Wesentlich ist außerdem das Programm „Rechnergestützte Herstellung von Fahrplanunterlagen" (EFA). Damit planen wir, schrittweise die vielfältigen Fahrplanunterlagen sowie weitere betrieblich notwendige Unterlagen wie Bahnhofsfahrordnung, Fahrplananordnung, Fahrplanänderung rechentechnisch herzustellen.
In der Endstufe soll später einmal auch die Fahrplankonstruktion rechnergestützt erfolgen.

Neben diesen im Rahmen des zentralen Programmes laufenden Arbeiten gibt es in der Rbd Erfurt eine Vielzahl von Software-Anwenderlösungen, die durch eigene Kapazitäten geschaffen wurden.
Aus der Palette einige Beispiellösungen: Durch ein Jugendforscherkollektiv des Bahnhofs Eisenach wurde eine effektive Anwenderlösung mit Hilfe eines Personalcomputers PC 1715 für den Stückgutempfang entwickelt. Die weiteren Arbeiten sehen unter anderem auch eine Zusammenarbeit mit dem Kraftverkehr vor. So werden Daten, die beide Partner benötigen, nur noch einmal erfaßt. Durch eine Kopplung der Rechner DR/Kraftverkehr wird wertvolle Zeit eingespart.
Ein Rechnerprogramm übernimmt statische Brückenberechnungen in der Verwaltung Bahnanlagen. Effekte treten in zweierlei Hinsicht ein.
Die komplizierten und zeitaufwendigen Berechnungen können in einem Bruchteil der Zeit gegenüber der manuellen Bearbeitung erfolgen. Außerdem gestattet die hohe Rechengeschwindigkeit eine Optimierung des einzusetzenden Materials.

Bewährt hat sich der PC 1715 außerdem in der Starkstrommeisterei Erfurt. Die Abrechnung und Rechnungslegung der Starkstrom-Verbraucher hat hier ebenfalls der Computer übernommen.
Weitere Anwenderlösungen gibt es in allen Verwaltungen und Abteilungen der Reichsbahndirektion Erfurt.
Sie belegen anschaulich, daß die großen Produktivitätseffekte der Mikroelektronik von den Eisenbahnern erkannt und genutzt werden.
Für die weitere Arbeit kommt es jetzt vorrangig darauf an, die bereits erprobten Lösungen vielfach wiederzuverwenden, weil erst hierdurch der ökonomische Nutzen in den gewünschten Größenordnungen eintreten wird.

150 Jahre Leipzig – Althen

Zum 150jährigen Bestehen des Streckenabschnittes Leipzig – Althen der Leipzig-Dresdner Eisenbahn (LDE) wurde am 24. April 1987 in Althen ein weiterer Gedenkstein enthüllt (Abb. 1, s. a. „me" 4/86, S. 2).
Nach einem Festzug der Einwohner und Gäste von Althen wurden im Anschluß an eine kurze Ansprache der Althener Bürgermeisterin Frost der Travertinstein in der Nähe jener Stelle enthüllt, wo sich 1837 die erste „Bahnhofsrestauration" befand.
Text und Foto: W. Friedrich, Halle (Saale)

Nachahmenswerte Initiative

An der eingleisigen Hauptstrecke Bützow – Güstrow – Neubrandenburg – Pasewalk (KBS 930) liegt rund 8 km vor Teterow der Bahnhof Neu Wokern (Abb. 2). Das dazugehörige Wärterstellwerk von 1926 wurde durch neue Sicherungstechnik nicht mehr benötigt und drohte zu verfallen. Einige Freunde der Eisenbahn der DMV-AG 8/9 bemühten sich um dieses Gebäude. In etwa 1000 Arbeitsstunden wurde das gesamte Gebäude innen und außen einer Generalreparatur unterzogen. Dabei wurden sie z. B. von der Hochbaumeisterei Rostock, Außenstelle Güstrow, der Bahnmeisterei Güstrow und dem Bahnbetriebswerk Güstrow, der Gebäudewirtschaft Teterow und vielen anderen Helfern tatkräftig unterstützt. Am 31. Oktober 1986 war es soweit. In alter Schönheit wiedererstanden, dient das ehemalige Stellwerk nun als Klub- und Ausstellungsraum den Teterower Mitgliedern der AG 8/9 „Freunde der Eisenbahn". Besonders verdient gemacht haben sich die Freunde Dietmar Pavel, Ingolf und Armin Schmidt sowie Wolfgang Quandt.
Eine Kollektion verschiedener Oberwagenlaternen ist bereits installiert. Im ehemaligen Spannwerkraum wird noch ein altes Stellwerk Bauart Stahner untergebracht und werden andere „gewichtige" Exponate aufgestellt. Demnächst sollen auf dem Außengelände ein altes Formsignal und ein schon betagtes Läutewerk zu sehen sein. Das alles soll dann auch für die Berufswerbung genutzt werden. Zur 125-Jahr-Feier der Strecke (1989) wird das alte neue Stellwerk mit allem Drum und Dran öffentlich zu besichtigen sein.
Text: Klaus Pfafferott, Teterow
Foto: L. Schultz, Rostock

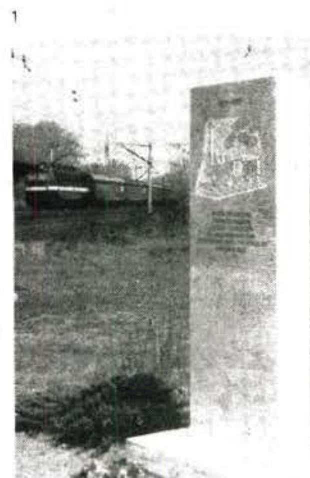
Gas-Lokomotive

Mit komprimiertem Erdgas arbeitet eine Lokomotive, die im Institut für Eisenbahntransport der UdSSR entwickelt wurde. Auf dem Versuchsgelände von Stscherbinka bei Moskau begann in den ersten Wochen dieses Jahres die Erprobung eines ersten Modells. Angetrieben wird die Lokomotive durch einen 735-kW-(1000-PS-) Motor, der für diesen Zweck von Diesel- auf Gasantrieb umgestellt worden ist. Die Gasballons wurden auf dem abgeflachten Dach der Lok untergebracht. Nach mehrmonatigem gründlichem Probelauf ist die Herstellung von fünf industriellen Versuchsmustern geplant.
me

1987 – Jahr der Straßenbahn

Wer früher von der Stadtmitte Sofias mit der Pferdebahn nach Knjashewo (8 km) fuhr, nahm selbstverständlich Proviant mit. Die Reise dauerte zwei Stunden. In Bulgarien war das bequeme und billige Transportmittel Straßenbahn viele Jahre in seiner Entwicklung fast stehengeblieben. Die lebendige Pferdestärke war längst von der Elektrischen abgelöst worden, aber die Einrichtung neuer Linien ging nur langsam voran. Im Laufe der Zeit kamen die Fachleute zu der Überzeugung, daß die Zukunft den Autobussen gehören solle. Heute hingegen, da der Benzinstrahl in der ganzen Welt schwächer und die Umweltverschmutzung ein globales Problem geworden ist, sehen wir ein, daß die Straßenbahn ihr Rentenalter noch lange nicht erreicht hat. Daher beeilen wir uns nun, besser spät als nie, neue Straßenbahnlinien zu bauen. Die Klingel unseres alten, zuverlässigen Bekannten wird im Sofioter Straßenorchester also wieder den Ton angeben. 1987 könnte in unserem Land als das Jahr der Straßenbahn bezeichnet werden. Viele neue Straßenbahnlinien sollen gebaut, begonnene Gleisbauarbeiten abgeschlossen werden. Die neuen Linien werden das Stadtzentrum nun auch mit den entferntesten Wohnbezirken verbinden. Interessant ist, daß sie wie bei der Eisenbahn eine Spurweite von 1435 mm haben werden gegenüber der bisherigen Spurweite von 1009 mm. Gegenwärtig wird der in Bulgarien hergestellte neue Triebwagen getestet, der der breiteren Spurweite entspricht. Dieses Jahr wird es nicht nur neue Straßenbahn- sondern auch Obuslinien geben. Im Computerzentrum der Sofioter Stadtverwaltung werden die Fahrrouten und die Zahl der Transportmittel entsprechend der Zahl der Fahrgäste auf den jeweiligen Strecken zu den bestimmten Zeiten errechnet.
aus: „Sofioter Nachrichten" vom 20. Januar 1987

1



2



Erstmalig bei der Deutschen Reichsbahn können seit September 1986 Elloks an einem Kilometerstein mit der Kennzeichnung 222,2 vorbeifahren. Er befindet sich am Haltepunkt Klieken an der Strecke Roßlau – Falkenberg (Elster).
Foto: K.-P. Fritze, Halle (S.)



75 Jahre U-Bahn in Hamburg

Am 15. Februar 1912 fuhr der erste Zug der Hamburger Hoch- und U-Bahn mit geladenen Gästen durch die Hansestadt Hamburg. Ab 1. März 1912 wurde der erste Teilabschnitt dieser Bahn offiziell und am 29. Juni des gleichen Jahres der 17,5 km lange U-Bahn-Ring eröffnet. Abschnittsweise konnte dieses Verkehrsmittel ausgebaut werden. Heute ist es ein fester Bestandteil des Hamburger Nahverkehrssystems. In den derzeit 833 U-Bahnwagen werden jetzt auf den drei Strecken mit einer Länge von 92,7 km jährlich 180 Mill. Fahrgäste befördert.
Die regelspurige U-Bahn verfügt über das Stromschienensystem und wird mit 800-V-Gleichstrom betrieben. Das Lichtraumprofil liegt zwischen dem Berliner Klein- und Großprofil.
me

Einschienenbahn für Moskau

Der Entwicklungsplan für die Volkswirtschaftsausstellung der UdSSR bis zum Jahre 2000 sieht den Bau einer Einschienenbahn auf dem Ausstellungsgelände im Norden Moskaus vor.
me

Metro für Krasnojarsk

In dieser sibirischen Stadt wird bis zum Ende dieses Fünfjahrplanes die erste Metro-Linie mit einer Länge von 19 km ihren Betrieb aufnehmen. Es ist die 25. Stadt der UdSSR, die eine Metro erhält.
me

Große Stadt mit kleiner Bahn

Studienrat Günter Barthel (DMV), Erfurt

Die ehemalige Kleinbahn Erfurt – Nottleben

Als vor vielen Jahrzehnten zum ersten Mal der Gedanke aufkam, die Dörfer der Alacher Hochfläche eisenbahnverkehrlich mit der Stadt Erfurt zu verbinden, hatte niemand die Schwierigkeiten vorhergesehen, die bei der Umsetzung des Projektes entstehen könnten.
Bereits 1894 stellte der Königliche Baurat Müller aus Erfurt eine meterspurige Kleinbahn zur Diskussion. Sie sollte die Ortschaften der fruchtbaren Ebene zwischen Erfurt und Gotha verbinden. Doch Müllers Bemühungen blieben erfolglos, das Geld war nicht zu beschaffen. Und so wurden die Pläne vorerst zu den Akten gelegt.
Während des ersten Weltkrieges forderte die Heeresverwaltung einen regelspurigen Gleisanschluß zur „Königlichen Gewehrfabrik" am Petersberg, dem heutigen VEB Robotron-Optima-Büromaschinenwerk. Als Ausgangspunkt dieser Anschlußbahn wurde der Bahnhof Erfurt Nord gewählt. Im Jahre 1917 war das Gleis fertiggestellt; es führte über Marbach durch die Blumen- und Gemüsefelder. Kurz vor der Rudolfstraße durchquerte die Trasse eine städtische Gärtnerei, deren Ein- und Ausgangstore vor jeder Zugfahrt geöffnet und danach geschlossen werden mußten. In den 70er Jahren wurde dieser Gleisanschluß abgebaut.

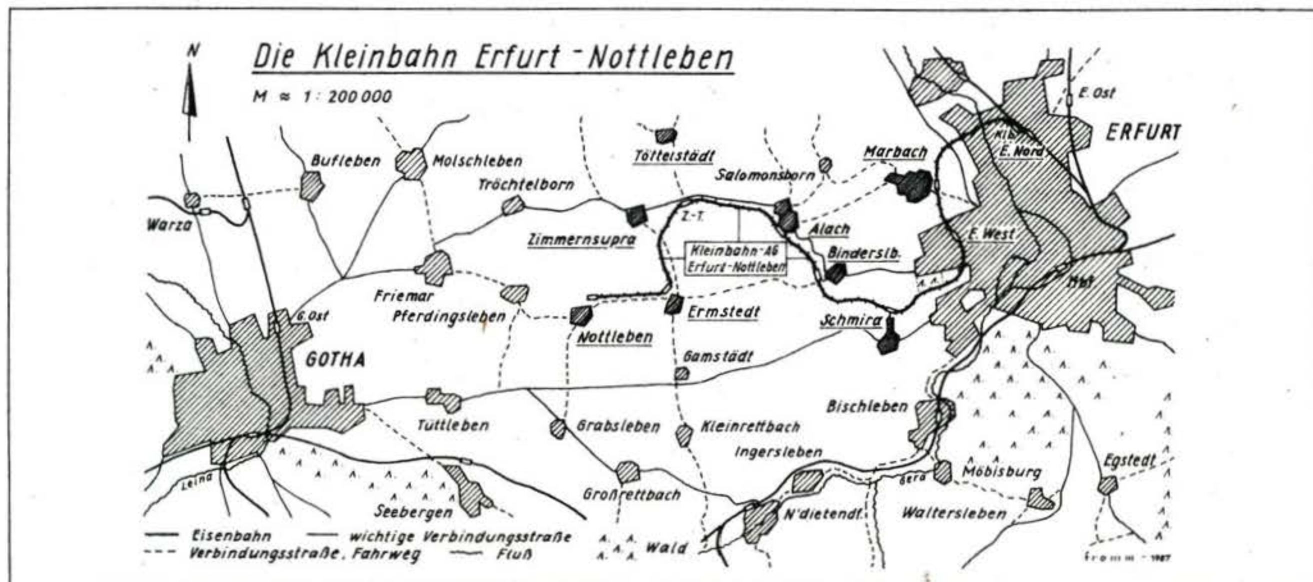
Doch noch eine Kleinbahn
Gleich nach dem ersten Weltkrieg und Anfang der 20er Jahre lebten die Pläne für den zuerst erwähnten Bahnbau wieder auf. Zunächst gründete man einen Bahnbauförderungsausschuß, der sich erneut mit der Linienführung beschäftigte.
Das ursprüngliche Vorhaben, die Strecke über Alach, Tröchtelborn nach Bufleben zu bauen, gab man zugunsten einer Anbindung in den Reichsbahnhof Gotha Ost auf. Unterstützt wurde das Unternehmen durch die Bereitschaft der Stadt Erfurt, des Landkreises Erfurt und der betroffenen Gemeinden, sich finanziell am Bahnbau zu beteiligen. Auch wollte man den erforderlichen Grund und Boden kostenlos abgeben.
Die Kleinbahn-Aktien-Gesellschaft wurde am 15. Oktober 1924 ins Leben gerufen. Im Jahre 1925 waren die Pläne für den Bahnbau fertiggestellt, und am 15. April 1925 erfolgte der erste Spatenstich. In das bereits bestehende Anschlußgleis zur ehemaligen Gewehrfabrik, den damaligen Deutschen Werken, das die Kleinbahn-AG vor Baubeginn erworben hatte, wurde zwischen Marbach und Erfurt West eine Linksweiche eingebaut. Von hier aus konnte der Streckenbau fortgesetzt werden. Umfangreichere Erdarbeiten ergaben sich lediglich auf dem Streckenabschnitt von Marbach bis Bindersleben, wo zudem ein beträchtlicher Höhenunterschied zu überwinden war. Deshalb wurden hier Steigungen bis zu 1:55 notwendig.
Schwierigkeiten gab es mit dem Anschluß nach Gotha Ost. Streitigkeiten beim Grunderwerb und über die Höhe der Zuwendungen für den Bahnbau verhinderten letztlich die Weiterführung der Strecke. Einige Großbauern von Friemar, die dem Landratsamt von Gotha angehörten, verweigerten ihre Zustimmung. Daher wurde Nottleben zum Endbahnhof ausgebaut.

800 m zu Fuß
Über die Anordnung der Gleisanlagen der Kleinbahn im Ausgangsbahnhof Erfurt Nord ist nichts bekannt. Fest steht nur, daß der Kleinbahnhof Erfurt Nord etwa 800 m vom gleichnamigen Reichsbahnhof entfernt war (ehemalige Übergabegleise der Deutschen Werke AG). Für die Reisenden, die umsteigen wollten, eine besondere Erschwernis. Alle Versuche der Kleinbahn-AG, eine Einfahrmöglichkeit für den Triebwagen auf dem Reichsbahnhof Erfurt Nord zu erhalten, scheiterten.
Die Bahnhöfe Marbach, Schmira, Bindersleben, Alach, Zimmernsupra-Töttelstädt und Ermstedt verfügten lediglich über ein Ladegleis, das in der Fahrtrichtung vor oder hinter dem Bahnsteiggleis angeordnet war. Diese Ladegleise (außer in Marbach) konnten von beiden Richtungen aus befahren werden. Das nur über eine Weiche zu erreichende Ladegleis des Bahnhofs Marbach führte zu privaten Firmen und war mit einem Tor „gesichert".
Die Gleisanlagen des Bahnhofs Erfurt West hatte man der Bedeutung entsprechend umfangreicher gestaltet. Sie existieren noch heute vollständig. Das 120 m lange Freiladegleis führt zur Kopf- und Seitenrampe. Weiter sind vorhanden ein Umfahrgleis für den Lokwechsel, ein Aufstellgleis (135 m) für Wagen und zwei Gleise, die zu einem

1 Übersicht über den Streckenverlauf der ehemaligen Kleinbahn Erfurt – Nottleben

2 und 3 Die Gleisanlagen in Erfurt West und Nottleben blieben während der Betriebszeit der Kleinbahn nahezu unverändert.

1



dreiständigen Lokomotivschuppen führen.
Im Bahnhof Nottleben bestanden neben einem Ladegleis, ein Umfahrgleis und ein Abzweig zum Triebwagenschuppen. Bahnhof Erfurt West erhielt ein größeres Empfangsgebäude, in dem die Betriebsleitung untergebracht war. Es besaß neben den Diensträumen zwei Warteräume für die II. und III. Klasse mit Bewirtschaftung und einen Güterschuppen. In den oberen Stockwerken waren die Wohnungen für den Betriebsleiter, den Bahnhofsvorsteher und den Bahnhofswirt eingerichtet.

Außer den Bahnhöfen Marbach und Ermstedt, die mit Wartehäuschen versehen wurden, entstanden auf allen anderen Bahnhöfen kleinere Empfangsgebäude. Sie waren im Baustil dem Hauptgebäude in Erfurt West angepaßt.
Im Lokomotivschuppen von Erfurt West gab es eine Betriebswerkstatt, einen Lagerraum, eine Ölkammer und einen Aufenthaltsraum. Außerdem war noch ein hochliegender Wasserbehälter für die Wasserversorgung der Lokomotiven vorhanden. Beide Lokschuppengleise verfügten über Reparaturgruben. Der langgestreckte eingleisige Triebwagenschuppen im Bahnhof Nottleben war erforderlich, weil Trieb- und Beiwagen hier über Nacht abgestellt wurden. Deshalb existierte auch ein Übernachtungsraum für das Bahnpersonal.
Es sei noch vermerkt, daß die Bahnhöfe Bindersleben und Ermstedt in späterer Zeit einen freistehenden Lagerschuppen erhielten, wobei zum ersteren ein Anschlußgleis führte.

Ein „Lobgedicht"
Der Schienenweg von Erfurt nach Nottleben war einer der letzten, der nach dem preußischen Kleinbahngesetz von 1892 in Deutschland gebaut wurde.
Mit der Eröffnungsfahrt am 10. November 1926 wurde die Kleinbahn dem Verkehr übergeben. Zu diesem Anlaß erschien in einer Erfurter Tageszeitung ein „Lobgedicht" auf die Bahn, das in der Manier früherer „Lokaldichter" geschrieben wurde:

Apollo, leihe mir die Lyra!
Ich preise jetzt wie sich's gebührt,
die Kleinbahn, die uns über Schmira
in lachende Gefilde führt.

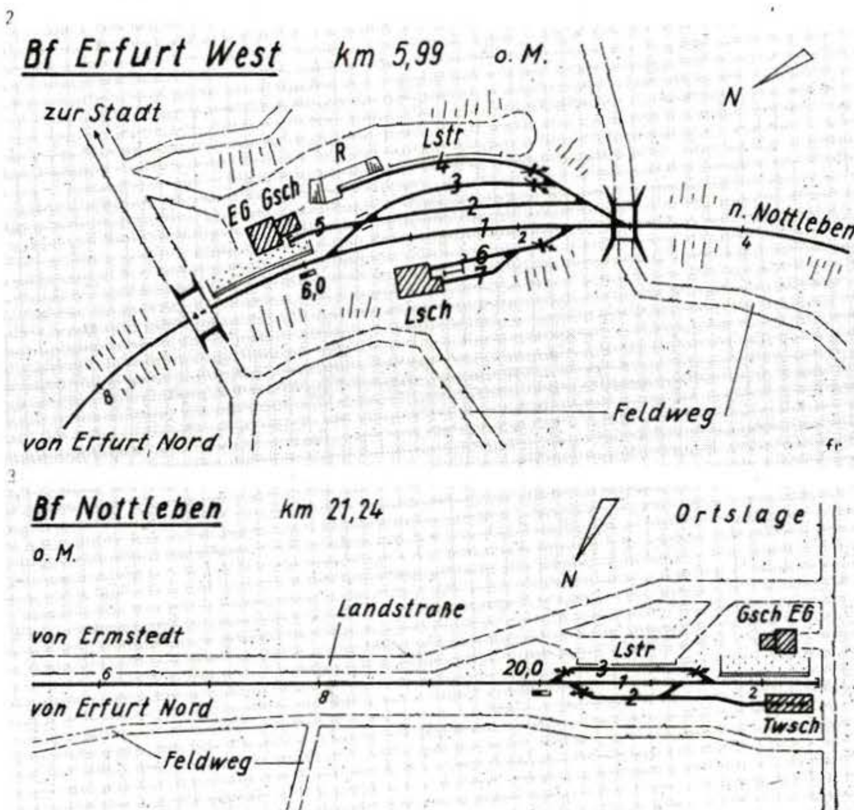
Willst du am Ausgangspunkt beginnen,
so steige ein in Erfurt Nord;
Triebwagen führen dich von hinnen,
und Reisetrieb treibt rasch dich fort.

Wenn Marbachs süße Kirschenecke
du rechts von Zuge liege läßt,
dann kommt der Clou der ganzen Strecke,
der schmucke Bahnhof Erfurt West.

Das ist ein Gleiten, ist ein Schweben,
wohl dem, der so zu reisen weiß.
Schon landest du in Bindersleben,
der Perle von dem Bergekreis.

Vor lauter Freude kräht ein Hahn.
Mensch, sieh dich um, du bis in Alach,
und alles mit der Eisenbahn!

2



4



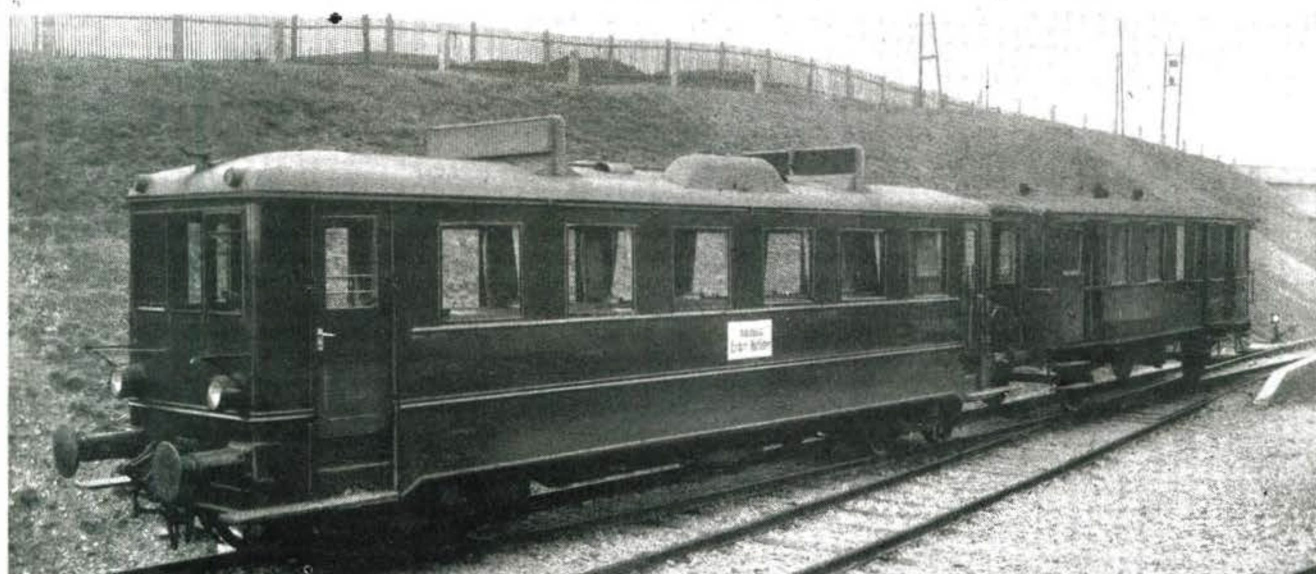
4 Eröffnungszug im Bahnhof Ermstedt. Der Zug führte „ausgeborgte" Verstärkungswagen

Mit Seidenbändern schmucke Maiden
den Zug in „ihren" Bahnhof ziehn.
Die weißen Kleider zaubern Freuden,
als wenn im Lenz die Bäume blühn.

Nottleben halt! Auch hier am Ziele
ein froh bewegter Menschenstrom,
nun tauche unter im Gewühle,
bald kriegst du Anschluß: München – Rom!

Wenn der Verseschmied auch mit der Anschlußperspektive München – Rom schließt, so wäre der Anschluß nach Gotha doch wohl naheliegender gewesen.

nischen Verbesserungen (Heusinger-Steuerung, größere Leistung, größere Wasser- und Kohlevorräte).
Die Maschine blieb bis Dezember 1949 bei der Kleinbahn und kam dann unter der Nummer 89 6237 zur Deutschen Reichsbahn, wo sie nacheinander den Bahnbetriebswerken Erfurt, Gotha und Gera zugeteilt wurde. Von 1955 bis März 1981 stand sie als Werklokomotive dem Raw Dresden zur Verfügung. Seit März 1981 gehört das Fahrzeug zur Museumseisenbahn Minden (BRD) gezeichnet, wurde es später in einen Beiwagen umgebaut (VB 147 082) und 1965 ausgemustert. Als Beiwagen bei der Kleinbahn Erfurt – Nottleben diente ein zweiachsiges Fahrzeug, das neben einem Gepäckabteil ein Abteil 3. Klasse führte.
Trieb- und Beiwagen waren bis Ende der 40er Jahre gemeinsam im Einsatz. Der Beiwagen kam später zum VEB Kaliwerk „Heinrich Rau" in Roßleben und fuhr dort noch in den 70er Jahren als Werkwagen Nr. 7.



Ein vielfältiger Fahrzeugpark

Bei der Betriebseröffnung standen zwei dreigekuppelte Tenderlokomotiven zur Verfügung. Eine der beiden Lokomotiven war die ab dem 24. Oktober 1922 von der Kyffhäuser Kleinbahn AG übernommene Cn2t-Henschel-Lokomotive, die auch den Eröffnungszug beförderte. Im Jahre 1914 gebaut, hatte sie die Fabrik-Nummer 13 025.
Die Maschine verblieb bis zum 3. Februar 1941 auf der Kleinbahnstrecke und wurde dann an die Kleinbahn AG Bebitz-Alsleben abgegeben. Am 23. August 1949 erhielt die Lok die Nummer 89 6024 der Deutschen Reichsbahn. Ab 21. März 1963 kam der Dreikuppler als Werklokomotive zum Raw „DSF" Görlitz. Heute ist er ein Exponat im Deutschen Dampflok-Museum Neuenmarkt-Wirsberg (BRD). Eine Tonaufnahme dieser Lok vom 17. Juni 1973 enthält die Schallplatte „Von 01–99, Dampflokomotiven der Deutschen Reichsbahn".
Als zweite Lokomotive wurde eine 1924 von Linke-Hofmann-Busch, Breslau, mit der Fabrik-Nummer 2936 für die Kleinbahn Ellrich – Zorge gelieferte Cn2t übernommen. Nach Aussagen ehemaliger Angestellter der Kleinbahn war diese Maschine bereits seit Betriebseröffnung im Jahre 1926 auf der Strecke Erfurt West – Nottleben beheimatet. Es handelt sich um den Nachbau einer preußischen Tenderlok der Gattung T 3 in verstärkter Ausführung und mit tech-

Tabelle

Bahnhöfe mit Entfernungsangaben und Neigungen:

Bahnhof	km	Neigung ‰
Erfurt Nord	0,0	
Marbach	3,5	1: 50
(Anschluß Gewehrfabrik)	1,6	
Erfurt West	0,7	1: 40
Schmira	2,7	
Bindersleben	2,6	1: 55
Alach	1,6	1:500
Zimmernsupra-Töttelstädt	2,7	1:400
Ermstedt	3,0	1: 80
Nottleben	2,4	1:200
	20,8	

Für den Personenverkehr wurde vorwiegend ein 1926 gebauter benzolmechanischer vierachsiger Triebwagen mit einer Leistung von 150 PS eingesetzt. Herstellerfirma waren die Deutschen Werke AG in Kiel (Fabrik-Nummer 73). Er hatte die Achsfolge (1A) (A1), es wurden also die innenliegenden Radsätze angetrieben. Die Höchstgeschwindigkeit betrug 50 km/h, seine Länge über Puffer 13 600 mm, und er hatte 43 Sitzplätze. 1949 übernahm die Deutsche Reichsbahn auch dieses Fahrzeug. Von nun an als VT 135 515 be-

Kleinbahn Erfurt-Nottleben

Fahrplan

Gültig vom 20. Januar 1927

Anschlüsse der Reichsbahnzüge

Kleinbahn Erfurt-Nottleben

Erfurt-Nord
Marbach
Erfurt-West
Schmira
Bindersleben
Alach
Zimmernsupra-Töttelstädt
Ermstedt
Nottleben

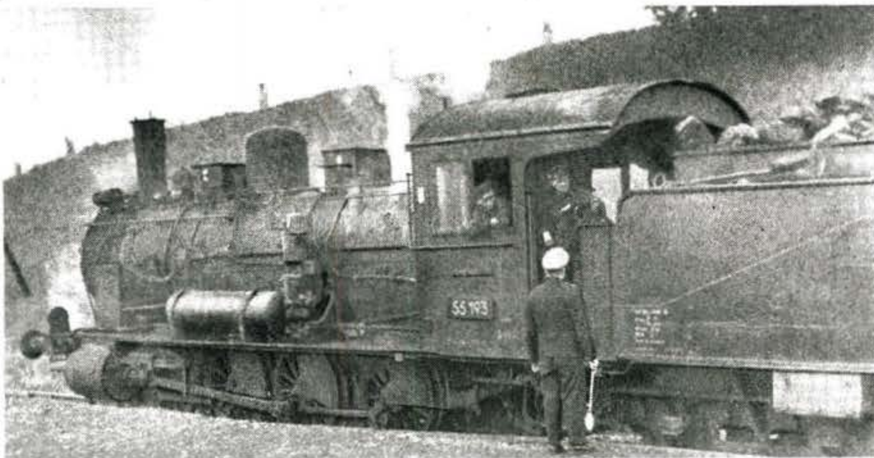
Neben dem Triebwagen verkehrte außerdem täglich ein Dampfzug von Erfurt Nord nach Nottleben und zurück. Der mitgeführte zweiachsige Personenwagen 2. und 3. Klasse – er entsprach in der Wagengattung dem preußischen BC Pr 91a – genügte den Verkehrsanforderungen. An kleinbahneigenen Güterwagen waren zwei G-, mehrere O- und X-Wagen vorhanden.

Erst Arbeitslose, dann Aufrüstung

Der Fahrplan von 1927 enthielt neben Triebwagenzugpaaren, die täglich von

Nottleben nach Erfurt Nord und zurück fuhren, einen Dampfzug, dessen Einsatz vom Bahnhof Erfurt West aus erfolgte. In den Krisenjahren um 1930 kam eine schwere Zeit für die Eisenbahner. Der Betrieb sollte eingestellt werden, die Eisenbahner waren arbeitslos. Um nicht entlassen zu werden, hielten sie den Verkehr ohne Entlohnung aufrecht.
Als die faschistische Luftwaffe in den Jahren 1934 und 1935 bei Bindersleben einen Militärflughafen errichtete, mußte der Güterverkehr diesen Zwekken dienen und erfuhr dadurch eine erhebliche Steigerung. Tag für Tag wurden 150 bis 180 Güterwagen gefahren, und sieben Lokomotiven waren im Einsatz. Das dazu nötige Anschlußgleis zweigte im Bahnhof Bindersleben in Richtung Flughafen ab.
Als 1934 die Straßenbahnlinie vom Gothaer Platz bis zum Hauptfriedhof verlängert wurde, konnte der Reiseverkehr zwischen Erfurt Nord und Erfurt West eingeschränkt werden. So verkehrten im Winterfahrplan 1938/39 werktags nur noch zwei Zugpaare, die in Marbach nach Bedarf hielten.
Um 1939 baute man einen weiteren Gleisanschluß zum ehemaligen Heeresverpflegungshauptamt, dem heutigen VEB Getreidewirtschaft bei Marbach. Er wurde später weiter ausgebaut.

7



8



5 Triebwagenzug im Bahnhof Erfurt West um 1927

6 Der Fahrplan von 1927

7 Die Lokomotive 55 193 vor einem abfahrbereiten Zug in Erfurt West im Juli 1952

8 „Reiseverkehr" im Bahnhof Erfurt West am 12. Juni 1966

Fotos: Sammlung des Verfassers (4 und 5); Verfasser (7 und 8);
Repro: Verfasser (6);
Zeichnungen: G. Fromm, Erfurt (1 bis 3)

Die Jahre danach

Nach dem zweiten Weltkrieg erlangte die Bahn für den Berufsverkehr zunächst eine größere Bedeutung. Obwohl der Reiseverkehr zwischen Erfurt Nord und Erfurt West gänzlich eingestellt wurde, mußten nun viele Umsiedler befördert werden, die auf den Dörfern wohnten und in der Stadt arbeiteten. Beförderte die Bahn beispielsweise 1938 108 000 Personen, waren es um das Jahr 1947 465 000!
Acht bis zehn Personenwagen wurden in dieser Zeit von den leistungsfähigeren Lokomotiven der Baureihen 74 und 55 gezogen. Auf dem Bahnsteig in Erfurt West errichtete man einen Zaun mit Bahnsteigsperre, um bereits hier die Fahrkarten kontrollieren zu können. Wesentlichen Anteil hatte die Bahn auch in der Güterbeförderung beim Aufbau des heutigen Flughafens.
In den nachfolgenden Jahren nahm der Personenverkehr jedoch stark ab. Die Dampflokomotiven wurden abgezogen, und eine V 60 übernahm den Reiseverkehr mit bunt zusammengestellten Zugeinheiten.
Ab 28. August 1967 übernahm der Kraftverkehr den Personenverkehr entgültig. Die Strecke wurde bis kurz hinter dem Bahnhof Bindersleben zurückgebaut. Das Anschlußgleis zum Flughafen veränderte man so, daß die Anbindung von Alach aus erfolgte. Außerdem entstand eine Wagenübergabestelle.

Im Wandel der Zeiten

Bei der verkehrsmäßigen Erschließung der Neubaugebiete im Norden der Stadt Erfurt lag der Gedanke nahe, den dort vorhandenen 2,7 km langen Streckenabschnitt der ehemaligen Kleinbahn in den Nahverkehr mit einzubeziehen. Nach dreimonatiger Bauzeit wurde am 13. Mai 1976 die 8,6 km lange Strecke Erfurt Hbf – Erfurt Nord – Berliner Straße eröffnet. Eingesetzt ist eine Doppelstockwendezugeinheit mit einer Diesellokomotive der Baureihe 110.

Wenn wir heute auf dem Erfurter Hauptbahnhof in die kleinen Personenwagen des dampfbespannten Traditionszuges einsteigen, die Reichsbahnstrecke nach Nordhausen bis zum Bahnhof Erfurt Nord befahren, im großen Bogen mit Läuten und Pfeifen ins Neubaugebiet Rieth einbiegen, die neue F 4 unterqueren, zwischen Kleingärten und Blumenfeldern nach Marbach gelangen, anschließend in langsamerer Fahrt den Hang der Schwendenschanze überwinden und den Bahnhof Erfurt West erreichen, dann erleben wir noch einmal eine abwechslungsreiche Begegnung mit einer ehemaligen Kleinbahn. Nie ist sie über ihre örtlichen Belange hinausgewachsen, und dennoch hatte diese Bahn im Leben vieler Bürger der Stadt und des Kreises Erfurt ihre Bedeutung. Als Modell in der Nenngröße H0 wird die ehemalige Kleinbahn Erfurt–Nottleben jedoch auch künftig zu sehen sein (siehe Seite 42 bis 44 dieser Ausgabe).

Große Stadt mit kleiner Bahn

Detlef Hommel (DMV), Erfurt

Die Traditionsbahn Erfurt Hbf – Erfurt West

Vom 5. bis 13. Juni 1982 organisierten anläßlich der Jubiläen „100 Jahre Eisenbahndirektion Erfurt – 135 Jahre Eisenbahn in Erfurt" das Verkehrsmuseum Dresden, die Deutsche Reichsbahn und der Deutsche Modelleisenbahn-Verband der DDR erstmals auf dem Gelände des Bahnhofs Erfurt West eine Fahrzeug-Ausstellung.
Gleichzeitig wurde mit vier zu den Eisenbahnmuseumsfahrzeugen der DDR gehörenden Nebenbahn-Personenwagen ein Traditionsbetrieb zwischen dem Erfurter Hauptbahnhof und Bahnhof Erfurt West eingerichtet. Während der erwähnten Festwoche verkehrten täglich vier Zugpaare mit den Museumslokomotiven 94 1292 sowie 74 1230 und erfreuten sich eines großen Zuspruchs. Dem vorausgegangen waren umfangreiche Instandsetzungsarbeiten an den Hochbauten, den Gleis- und sonstigen Anlagen des seit Jahren unbenutzten Bahnhofs. Zahlreiche Mitglieder des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR leisteten damals gemeinsam mit Eisenbahnern verschiedenster Bereiche in etlichen freiwilligen Arbeitseinsätzen Hervorragendes.
Tausende Ausstellungsbesucher und die Fahrgäste aus nah und fern konnten seit langem 1982 erstmalig wieder ein Stück einstiger Nebenbahnatmosphäre erleben.
Der Erfolg dieser Veranstaltungen sowie die weitere großzügige Hilfe der Reichsbahndirektion Erfurt und des Verkehrsmuseums Dresden führten ab 1983 zur ständigen Einrichtung des Traditionsbetriebes. An einigen Wochenenden zwischen Mai und Oktober verkehren von nun an pro Fahrtag zwei Zugpaare zwischen Erfurt Hbf und Erfurt West.
Damit war der erste regelspurige Traditionsbahnbetrieb in der DDR entstanden. Seit 1984 findet man die Traditionsbahn auch im Kursbuch der Deutschen Reichsbahn und zwar unter der Streckennummer 644 „Erfurt Hbf–Erfurt West".
Die Traditionszugpaare 17516/17518 und 17517/17519 erfreuen sich seitdem ständiger Beliebtheit. Steigende Fahrgastzahlen sind dafür der Beweis. Besonders der Frühzug 17516 ist fast immer ausgebucht. Er benötigt übrigens für die 6,2 km lange Strecke zwischen den Bahnhöfen Erfurt Nord und Erfurt West fast 90 Minuten. Und das deshalb, weil etliche Fotohalte die Möglichkeit geben, den Zug im Erfurter Neubaugebiet, am Haltepunkt Berliner Straße, im ländlichen Ortsteil Marbach oder in den Blumenfeldern vor Erfurt West zu fotografieren.
Nicht nur Mitglieder des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR, sondern ebenso nichtorganisierte Eisenbahnfreunde aus allen Teilen der Republik kommen gern nach Erfurt, um die Traditionsbahn kennenzulernen. Gleichzeitig können sie sich von den Bemühungen der Veranstalter um eine möglichst interessante Ausgestaltung der Erfurter Traditionsbahn überzeugen. Dazu gehört auch der wechselnde Einsatz verschiedener Museumslokomotiven. So verkehrten bisher unter anderem die Lokomotiven 38 205, 38 1182, 64 007, 74 1230, 86 049, 89 1004, 89 6009 und 94 1292 vor dem Traditionszug.
Nachdem es 1984 17 Fahrtage gab, folgte 1985 im Taditionsbahnhof Erfurt West ein weiterer Höhepunkt: Neben acht Fahrtagen an Wochenenden fand vom 6. Juli bis 14. Juli 1985 eine weitere Fahrzeug-Ausstellung anläßlich des Jubiläums „40 Jahre Eisenbahn in Volkes Hand – 150 Jahre deutsche Eisenbahnen" statt. Hier wurden erstmals museal aufgearbeitete preußische Reisezug- und Güterwagen der breiten Öffentlichkeit vorgestellt.
In Vorbereitung dieser Ausstellung konnten in Erfurt West weitere bauliche Veränderungen durch das engagierte Wirken vieler Mitglieder des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR und Eisenbahner vorgenommen werden. Ein historischer Kohlenbansen wurde nach alten Zeichnungen aufgebaut, ein altertümlicher Wasserkran vom Bahnhof Bad Berka umgesetzt und ein funktionstüchtiger Kohlenkran vom Bw Weißenfels nach erfolgreicher Restaurierung hier wieder in Betrieb genommen.
Für die Arbeitsgemeinschaft 4/6/63 „Traditionsbahn Erfurt", die vom Bezirksvorstand Erfurt des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR beauftragt ist mit der Deutschen Reichsbahn den Traditionsbetrieb durchzuführen galt es 1986, 11 Fahrtage zu organisieren. Einbezogen dabei waren am 19. und 20. Oktober 1986 das 60. Jubiläum der ehemaligen Kleinbahn Erfurt–Nottleben mit Sonderfahrten bis zum heutigen Endpunkt der Strecke nach Erfurt-Bindersleben.
Das Jahr 1987 wird in die noch junge Chronik der Erfurter Traditionsbahn als ein Jahr umfangreicher Bautätigkeit eingehen. In wenigen Tagen beginnt der 34. MOROP-Kongreß, und bis dahin wird die Rekonstruktion des dreiständigen Lokomotivschuppens abgeschlossen und die Erneuerung der Gleisanlagen im Bahnhof Erfurt West beendet sein. Anfang September rollen wiederum die Züge, diesmal allerdings mit den Wagen des in Velten stationierten Traditionspersonenzuges der Deutschen Reichsbahn.
Ab 1988 werden die Fahrzeiten der Traditionsbahn wieder unter der Streckennummer 644 im Kursbuch der Deutschen Reichsbahn zu finden sein.
Dann nämlich wird der bis dahin instand gesetzte Erfurter Traditionsbahn-Nebenbahnzug zur Freude aller Besucher und Fahrgäste wieder rollen. Darüber hinaus muß 1988 das Traditionsgelände weiter ausgebaut werden. Außerdem ist vorgesehen, die nicht betriebsfähigen Schienenfahrzeuge, u. a. ein Schneepflug, ein Güterzug und die Signalanlage, von den Traditionseisenbahnern in Zusammenarbeit mit der Deutschen Reichsbahn und dem Verkehrsmuseum Dresden als technische Sachzeugen der Eisenbahngeschichte langfristig zu erhalten.

1 So sah es in Erfurt West noch im April 1982 aus.

2 Seit 1984 wird der Traditionsbetrieb regelmäßig durchgeführt. Dieses Foto vom Juni des gleichen Jahres zeigt einen mit der Lokomotive 89 6009 in Erfurt West eingetroffenen Zug. Rechts die hier untergebrachte 91 6580. Sie gehört allerdings nicht zu den Eisenbahnmuseumsfahrzeugen der DDR.

3 Auf hergerichteten Gleisanlagen fand hier vom 5. bis 13. Juni 1982 die erste Fahrzeug-Ausstellung anläßlich der Jubiläen „100 Jahre Eisenbahndirektion Erfurt – 135 Jahre Eisenbahn in Erfurt" statt.

4 In Erfurt West gibt es außerdem eine Kohlenladeanlage. Sie wurde nach historischen Gesichtspunkten aufgebaut. Im Juli 1985 konnten hier Kohlenbansen und Drehkran erstmalig von den Eisenbahnfreunden bewundert werden.

5 Immer wieder beeindruckend ist der Kontrast zwischen dem Erfurter Neubaugebiet Nordhäuser Straße in der Nähe des Haltepunktes Berliner Straße und der Traditionsbahn. Am 10. Juli 1985 wurde der Zug von der Lokomotive 74 1230 gezogen.

Fotos: W. Drescher, Jena (1); D. Hommel, Erfurt (2 bis 5)

mosaik

1



2



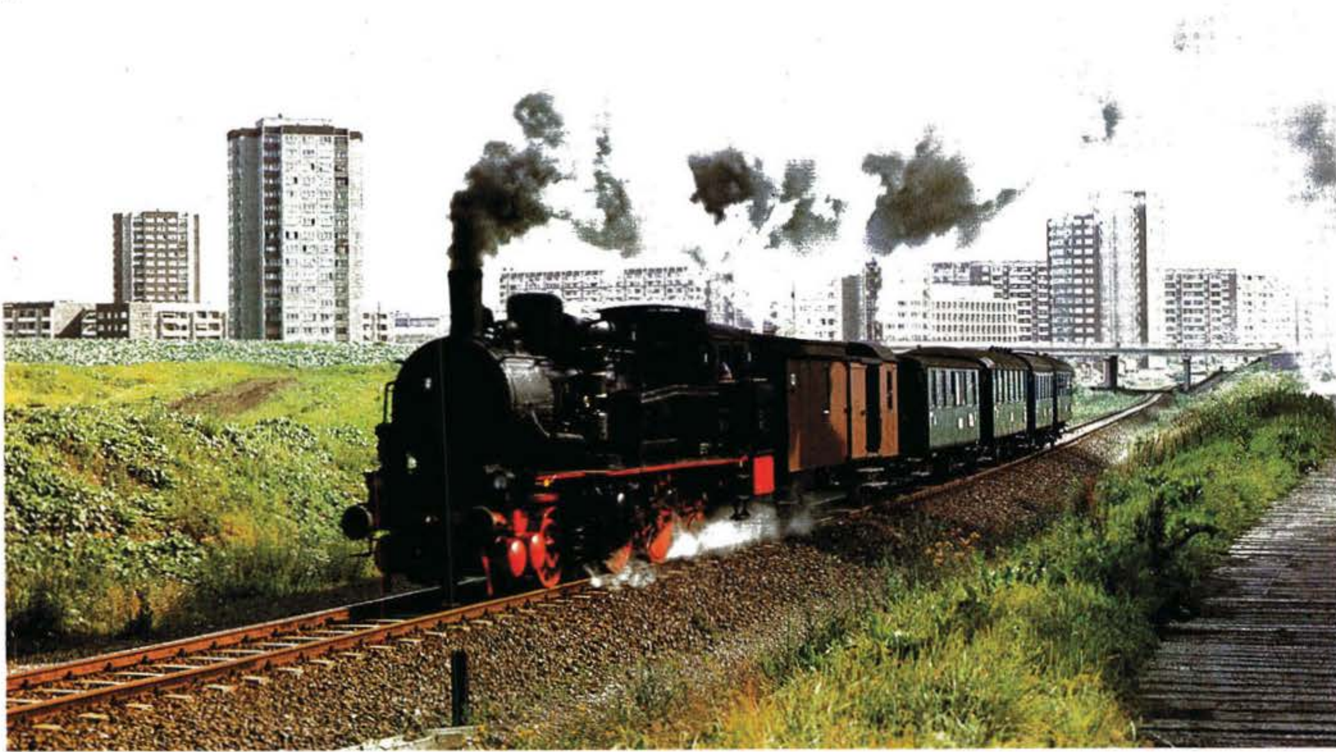
3



4



5



1



Volker Vondran (DMV), Gera und
Manfred Hobe (DMV), Erfurt

Straßenbahnen mit Zukunft

Aktuelles über die Betriebe in Erfurt, Gera, Gotha und Nordhausen

Die Vorzüge elektrisch betriebener Nahverkehrsmittel sind in der DDR unumstritten: energiegünstig, umweltfreundlich und robust. In 27 Städten und Gemeinden ist die Straßenbahn fester Bestandteil der örtlichen Verkehrssysteme. Sie rollt in eine gesicherte Zukunft. Dazu gehören auch die Straßenbahnbetriebe in Erfurt, Gera, Gotha und Nordhausen, die wir aus Anlaß des 34. MOROP-Kongresses im folgenden näher vorstellen.

2



3



4



1 KT4D-Dreifachtraktion am Erfurter Fischmarkt

2 Historischer Straßenbahn-Triebwagen 92 der Erfurter Verkehrsbetriebe in der Regierungsstraße. Im Mai 1983 wurde das Fahrzeug erstmals der Öffentlichkeit vorgestellt. Seitdem wird es regelmäßig zu Sonderfahrten eingesetzt – für Nahverkehrsfreunde aus nah und fern, für Interessenten aus Betrieben, Schulen und gesellschaftlichen Einrichtungen, aber auch als extravagante „Hochzeitskutsche". Das im Hintergrund zu sehende Gebäude entstand von 1711 bis 1740 und beherbergt heute den Rat des Kreises Erfurt.

3 Der historische Triebwagen 29 in Gera nach seiner Restaurierung im Jahre 1984.

4 Anläßlich des 50jährigen Bestehens der Thüringerwaldbahn wurde 1979 dieser historische Straßenbahnzug erstmals im Ursprungszustand eingesetzt.

Fotos: St. Heinrich, Erfurt (1); D. Hommel, Erfurt (2); V. Vondran, Gera (3 und 4)

Erfurt

Die Blumenstadt Erfurt verfügt über ein gut ausgebautes Straßenbahn- und Stadtbusnetz.
Insbesondere hat sich hier die Straßenbahn als Hauptverkehrsträger bewährt und wird auch im städtischen Verkehrskonzept der kommenden Jahre dominieren.
Im Jahre 1976 wurden in Erfurt die TATRA-Kurzgelenktriebwagen des Typs KT4D zunächst als Nullserienfahrzeuge und anschließend größere Stückzahlen in Betrieb genommen. Heute gibt es bei den VEB(K) Erfurter Verkehrsbetrieben (EVB) 116 dieser Gelenkwagen, und noch in diesem Jahr wird sich ihre Zahl auf 130 Wagen erhöhen.
Weiterhin gehören neben einigen zweiachsigen Trieb- und Beiwagen, hergestellt im früheren VEB Waggonbau Gotha, in den Prager TATRA-Werken ČKD und im Reichsbahnausbesserungswerk „Roman Chwalek" Berlin-Schöneweide noch 20 Gothaer Gelenkwagen des Typs G 4 mit schwebend eingehangenem Mittelteil zum Fahrzeugpark.
Das aus gegenwärtig sechs Stammlinien bestehende Erfurter Straßenbahnnetz hat eine Spurweite von 1000 mm.
Es stellt im wesentlichen die Nord-West- und Nordwest-Südost-Verbindungen zwischen den Wohngebieten in den westlichen, südlichen und südöstlichen Stadtteilen sowie dem Industriegebiet im Norden und den Neubaugebieten im Nordwesten her.
Die Liniennetzlänge beträgt, einschließlich der Berufsverkehrslinie 11, 53,7 km, davon befinden sich 31,5 km auf eigenem Bahnkörper. In den letzten Jahren sind vor allem neu entstandene Wohngebiete durch die Straßenbahn erschlossen worden. Dadurch nahm das Fahrgastaufkommen der Straßenbahn ständig zu. Neben einem dichteren Fahrplan wurde das Platzangebot pro Wagenzug erhöht. Nach einjähriger Dauererprobung im Regelbetrieb in den Jahren 1981 und 1982 werden nunmehr auf den zwei am stärksten frequentierten Linien 3 und 6 KT4D-Fahrzeuge in Dreifachtraktion eingesetzt. In einem solchen rund 57 m langen Zug können 582 Personen befördert werden. Damit ist Erfurt die erste und bisher einzige Stadt der DDR, in der KT4D-Fahrzeuge in dieser Zugzusammenstellung gefahren werden. Darüber hinaus gibt es in der Bezirksstadt den historischen Triebwagen 92. Er wurde in mehr als 5000 Stunden von den Mitgliedern der Arbeitsgemeinschaft 4/60 „Nahverkehr" des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR während der Freizeit weitgehendst originalgetreu wieder hergestellt und erfreut sich jetzt eines regen Zuspruchs.

Tabelle 1
Linienübersicht der Erfurter Straßenbahn; VEB(K) Erfurter Verkehrsbetriebe

Linien-Nr.	Linienführung	Bemerkungen
1	Nordbahnhof – Hauptfriedhof	
2	Nordbahnhof – „iga"	
3	Melchendorf – Ulan-Bator-Straße	
4	Thüringenhalle – Straße der Völkerfreundschaft	
5	Steigerstraße – Straße der Völkerfreundschaft	
6	Nordbahnhof – Wiesenhügel	
11	Nordbahnhof – Günterstraße	verkehrt nur im Berufsverkehr
21	Domplatz – „iga"	verkehrt nur in den verkehrsschwachen Zeiten (Abend-, bzw. Nachtstunden und am Wochenende)
51	Domplatz – Steigerstraße	wie Linie 21

Tabelle 2
Linienübersicht der Geraer Straßenbahn; VEB Städtischer Nahverkehr Gera

Linien-Nr.	Linienführung	Bemerkungen
1	Zeulsdorf – Tinz	
2	Zwötzen – Str. d. Republik	verkehrt nur im Berufsverkehr
3	Zeulsdorf – Bieblach-Ost	verkehrt nur mit Fahrzeugen des Typs KT4D
1 E	Zeulenrodaer Str. – Tinz	verkehrt nur im Berufsverkehr

Tabelle 3
Linienübersicht der Thüringerwaldbahn und Straßenbahn Gotha; VEB Thüringerwaldbahn und Straßenbahn Gotha

Linien-Nr.	Linienführung	Bemerkungen
1	Hauptbahnhof – Schleife Waltershäuser Straße	
2	Hauptbahnhof – Ostbahnhof	
4	Hauptbahnhof – Tabarz und Gleisdreieck – Waltershausen	
2 (E)	Schleife Waltershäuser Straße – Ostbahnhof	verkehrt nicht ganztägig

Tabelle 4
Linienübersicht der Straßenbahn in Nordhausen, VEB Kraftverkehr Nordhausen

Linien-Nr.	Linienführung	Bemerkungen
1	Bahnhof – Krankenhaus	
2	Parkallee – Arnoldstraße	
3	Parkallee – Krankenhaus	

Gera

Das meterspurige Straßenbahnnetz der thüringischen Bezirksstadt Gera wurde in den Jahren von 1968 bis 1971 abschnittsweise reduziert, da aus damaliger Sicht die Verkehrsaufgaben besser durch Kraftomnibusse bewältigt werden konnten. Im Zusammenhang mit der Entstehung des Wohngebietes Gera-Lusan – heute wohnen hier 45 000 Menschen – war auch die Verkehrsfrage zu lösen. Mitte der 70er Jahre stand fest, daß das zu erwartende Fahrgastaufkommen am günstigsten durch die Straßenbahn übernommen werden konnte. Bereits am 5. Oktober 1977 wurde der erste Abschnitt einer neuen Straßenbahnstrecke nach Gera-Lusan eröffnet. Gut zwei Jahre später, am 27. Oktober 1979, erfolgte die Inbetriebnahme einer Verlängerung dieser damit nun über 3 km langen Neubaustrecke. Zu diesem Zeitpunkt existierten in Gera wieder zwei Straßenbahnlinien. Neue Wohnungs- und Industriegebiete baute man ebenfalls im Norden der Stadt. Auch für deren Erschließung erwies sich die Straßenbahn als vorteilhaft. Ab dem 18. Dezember 1986 werden diese Standorte durch eine 2,1 km lange neue Straßenbahnstrecke erschlossen. Sie liegt teilweise in einer Steigung von 6 %, und deshalb können hier nur die seit 1979 im Einsatz befindlichen Gelenkwagen des Typs KT4D fahren.
Umfangreiche bauliche Veränderungen im Stadtzentrum erforderten außerdem eine neue, zweigleisige Straßenbahntrasse im Stadtzentrum. Parallel zu der bisherigen in einer Einkaufsstraße befindlichen und teilweise eingleisigen Anlage entstand die neue Streckenführung mit einem Kuriosum, das seinesgleichen sucht: eine Wohnhausdurchfahrt für die Straßenbahn!
In Gera gibt es derzeit 16 Triebwagen

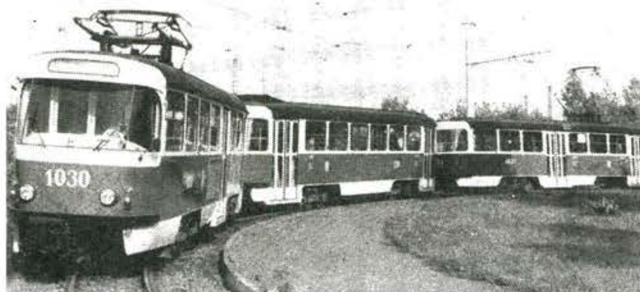
der Typen ET50/54, T57E, T2D und T2/61 mit den dazugehörigen Beiwagen sowie 31 Gelenkwagen des Typs KT4D. Noch in diesem Jahr werden neun neue TATRA-Wagen hinzukommen.
Beliebte Fotoobjekte für den Nahverkehrsfreund sind neben den dienstältesten und noch im Personenverkehr eingesetzten LOWA-Trieb- und Beiwagen (als erste Einheitsstraßenbahnwagen der DDR-Produktion) besonders die historischen Triebwagen 29 (Baujahr 1905) und Triebwagen 12 (Baujahr 1928).

Gotha
Als Tor zum Thüringer Wald ist Gotha ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt. Besonders interessant ist die meterspurige Thüringerwaldbahn. Sie erschließt von hier aus das Vorland des Thüringer Waldes mit der Industriestadt Waltershausen, den Erholungs- und Ferienorten Tabarz, Friedrichroda und den Ausflugzielen wie die Pferderennbahn Boxberg, die Marienglashöhle Friedrichroda und das Schloß Reinhardsbrunn. Die verkehrliche Bedeutung dieser Bahn als Zubringer kommt auch darin zum Ausdruck, daß sie als Strecke 981 im Kursbuch der Deutschen Reichsbahn zu finden ist.
Das Straßenbahnnetz innerhalb der Stadt Gotha ist knapp 10 km lang. Es besteht aus einer zweigleisigen vom Hauptbahnhof zur Schleife Waltershäuser Straße führenden Haupttrasse als Linie 1. Von dieser Strecke zweigt die eingleisige mit Ausweichen ausgeführte Linie 2 zum Bahnhof Gotha Ost ab.
Die als Linie 4 bezeichnete „Thüringerwaldbahn" benutzt im Stadtgebiet die bereits beschriebene Strecke bis Waltershäuser Straße. Anschließend führt die Trasse als Überlandlinie eingleisig mit Ausweichstellen bis Tabarz. Die Entfernung zwischen dem Hauptbahnhof Gotha und Tabarz beträgt 21,7 km. Am Gleisdreieck, der wichtigsten Unterwegsstation, zweigt eine 2,4 km lange Stichstrecke in die Stadt Waltershausen ab.
Der Wagenpark des VEB Thüringerwaldbahn und Straßenbahn Gotha besteht aus einigen Trieb- und Beiwagen der Typen T57/B57 und T2D mit B2/64 sowie 16 Gelenktriebwagen des Typs G 4. Im Jahre 1981 erhielt auch Gotha die ersten KT4D-Fahrzeuge.
Vorhanden sind aber auch noch Fahrzeuge, die an die Zeit der Betriebsaufnahme der Thüringerwaldbahn erinnern. Dazu gehören die 1929 als Gepäckwagen für die Waldbahn beschafften zweiachsigen Güterloren, der zum Arbeitswagenpark gehörende Fahrleitungsreparaturwagen 010 und nicht zuletzt die historischen Straßenbahnfahrzeuge Triebwagen 56 und Beiwagen 82. Beide wurden 1929 in der Gothaer Waggonfabrik AG hergestellt.

Nordhausen
Bereits seit dem 25. August 1900 gibt es in Nordhausen einen elektrischen Straßenbahnbetrieb. In der durch angloamerikanische Luftangriffe im April 1945 stark zerstörten Stadt wurde mit großen Aufwendungen nach dem zweiten Weltkrieg der Straßenbahnbetrieb wieder aufgenommen. Im Jahre 1979 ist entschieden worden, das meterspurige Straßenbahnnetz langfristig zu erhalten und weiter auszubauen.
Bereits zwei Jahre später konnten eine 600 m lange Neubaustrecke zum Krankenhaus mit Wendeschleife im Norden der Stadt und am Bahnhof eine Blockumfahrung mit Überholgleis in Betrieb genommen werden.
Im Jahre 1985 wurde die kurzzeitig eingestellte Strecke in der Unterstadt völlig saniert und mit einer Verlängerung bis zum neuen Endpunkt Parkallee mit Wendeschleife wieder eröffnet.
Außer dem fünf Triebwagen des Typs T57, die auf den Linien 2 und 3 verkehren, werden seit 1981 aus Erfurt übernommene Gelenkwagen des Typs G4 eingesetzt. 1985 sind weitere Fahrzeuge dieser Bauart aus Leipzig umgesetzt worden.
Der 1934 in der Waggonfabrik Wismar gebaute Triebwagen 23 wird als historisches Straßenbahnfahrzeug der Nachwelt erhalten.

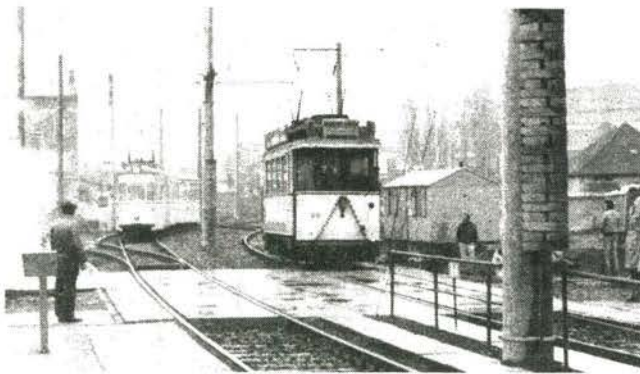
Wende-Großzug als MMM-Exponat

Als MMM-Exponat entstand dieser Wende-Großzug der VE Verkehrsbetriebe Halle.
Die Stromversorgung des am Zugschluß mit abgezogenem Stromabnehmer laufenden Triebwagens erfolgt durch ein auf dem Dach befestigtes Kabel.
Die Aufnahme zeigt den Großzug (Tw 1030, Bw 150, Tw 1031) am 10. Oktober 1986 in der Wendeschleife Ammendorf.
Text und Foto: W. Friedrich, Halle (S.)



Zitiert

„Verkehrsexperten schwören auf die ‚Elektrische': Es gibt zu ebener Erde kein städtisches Verkehrsmittel, das so umweltfreundlich, schnell, mit geringem Personalaufwand und auf geringem Straßenraum eine so große Zahl von Fahrgästen zu befördern in der Lage wäre – mit Strom aus einheimischen Energieträgern dazu ..."
ND vom 10. Dezember 1986
Bleibt nur nachzutragen: „Nichtverkehrsexperten" schwören auch auf die „Elektrische" – eigentlich schon immer.
me

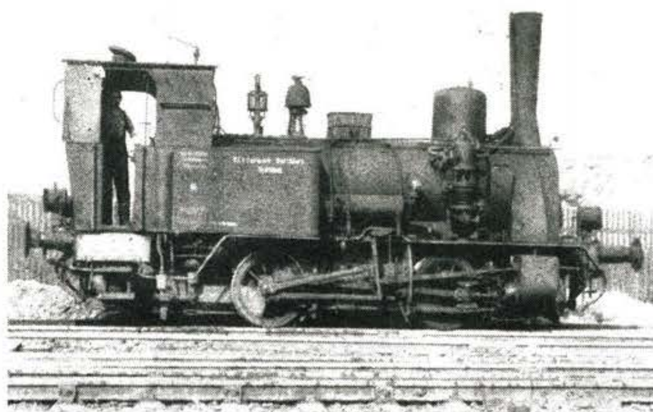


Wie „me" bereits im Heft 6/87 berichtete, wurde am 21. April 1987 die Neubaustrecke der Rostocker Straßenbahn in den Stadtteil Dierkow feierlich in Betrieb genommen. Das Foto zeigt den zur Eröffnung eingesetzten historischen Triebwagen 26 und links den ersten planmäßig verkehrenden Straßenbahnzug nach Dierkow.
Foto: L. Schultz, Rostock

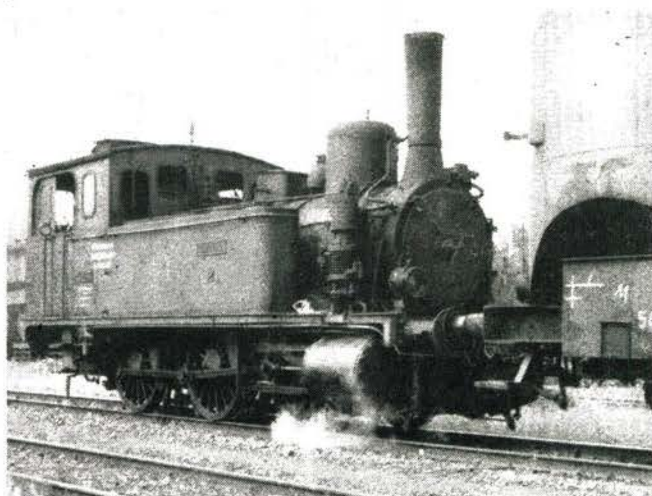
Leipziger Verkehrsbetriebe

Ende 1986/Anfang 1987 traf die letzte Lieferung von Straßenbahnfahrzeugen der TATRA-Typen T4D und B4D ein. Es sind 40 Trieb- und 25 Beiwagen. Sie erhielten die Wagennummern 2158–2197 (Tw) und 749–773 (Bw). Bis zum VIII. Turn- und Sportfest der DDR wurden diese Wagen dem Verkehr übergeben.
Von den zur Zeit vorhandenen 55 Gelenkstraßenbahnwagen des Typs G4 bildet inzwischen der Tw 1192 eine Besonderheit. Bei der fälligen Hauptuntersuchung wurden am hinteren Fahrzeugteil (B-Teil) Verschleißerscheinungen festgestellt, deren Beseitigung unvertretbar hohe Kosten verursacht hätte. Da sich das B-Teil des unfallbeschädigt abgestellten Tw 1162 noch in einem guten Zustand befand, wurde er für Aufarbeitung des Tw 1192 verwendet. Somit haben bei diesem Fahrzeug das A-Teil (vorderer Teil) und Mittelteil glatte Außenwände. Dagegen ist das B-Teil noch mit den aus der Anfangszeit stammenden Alu-Zierleisten ausgerüstet.
Nach wie vor fallweise im Einsatz sind die Triebwagen vom Typ 22s.
Sei

1



2

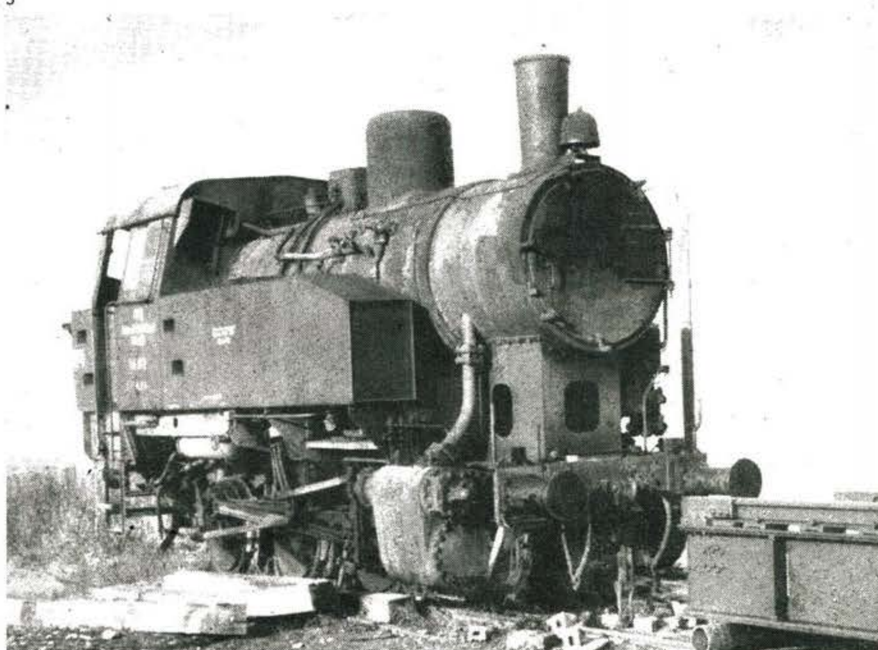


Werklokomotiven

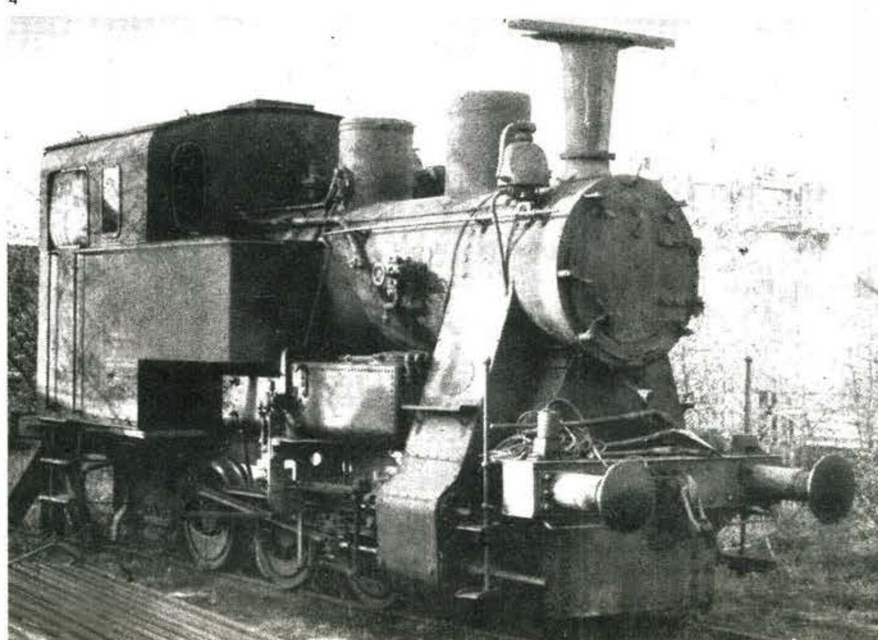
Diesmal ist es uns wieder möglich, weitestgehend unbekannte Werklokomotiven vorzustellen. Die Aufnahmen sind mit Sicherheit einmalige Raritäten und dürften abermals die umfangreiche Palette dieser Fahrzeuge vor Augen führen. Es wird wohl kaum gelingen, alle jemals im nichtöffentlichen Eisenbahnbetrieb eingesetzten Dampflokomotiven auf dem Gebiet der DDR vollständig zu erfassen. Dennoch ist es das Ziel der Redaktion, nach wie vor im Rahmen der Beitragsserie „Werklokomotiven" möglichst viele derartige Veteranen zu zeigen. Bitte helfen auch Sie uns dabei!

Redaktion

3



4



1 Die Werklokomotive des Kaliwerkes „Karl Marx" Sollstedt, aufgenommen im Jahre 1962, wurde 1905 von Henschel gebaut und mit der Fabrik-Nummer 6877 ausgeliefert.

2 Noch 1960 dampfte die Werklokomotive HERCYNIA mit der Betriebsnummer 2 auf den Gleisen des Kaliwerkes Bleicherode. Die Maschine wurde 1898 ebenfalls von Henschel gebaut und mit der Fabrik-Nummer 4989 an das Kaliwerk Hercynia im Vienenburg bei Hannover geliefert. Während des zweiten Weltkrieges gelangte sie nach Staßfurt und kam von hier aus Ende der 40er Jahre nach Bleicherode. Zwei weitere Lokomotiven der Bauart verblieben in Vienenburg.

3 Obwohl einige Jahrzehnte jünger ist sie keinesfalls uninteressanter: die Werklokomotive 3 des Kaliwerkes Sollstedt, fotografiert im Jahre 1960. Sie wurde 1943 von der Wiener Lokomotivfabrik mit der Fabrik-Nummer 9309 für einen Rüstungsbetrieb in Niedersachswerfen gebaut. Nachdem dieser Betrieb stillgelegt worden war, wurde dieser Außenseiter nach Sollstedt überführt und diente fortan friedlichen Zwecken.

4 Ebenfalls eine Rarität stellt diese Werkbahnmaschine aus den 40er Jahren dar. Von Krauss-Maffei im Jahre 1941 mit der Fabrik-Nummer 15867 für die Papierfabrik Crossen gebaut, wurde die Lokomotive später vom Zwickauer August-Bebel-Werk als WL 6 übernommen. Dieses Bild entstand am 22. April 1966 in unmittelbarer Nähe des Zwickauer Bürgerschachtes.

Fotos: W. Umlauft, Erfurt (1 bis 3) und G. Meyer, Aue (4)

Dr. Edgar Presia, Harzgerode

Ein Eldorado der Dampflokomotiven

Geschichten über eine Hundertjährige

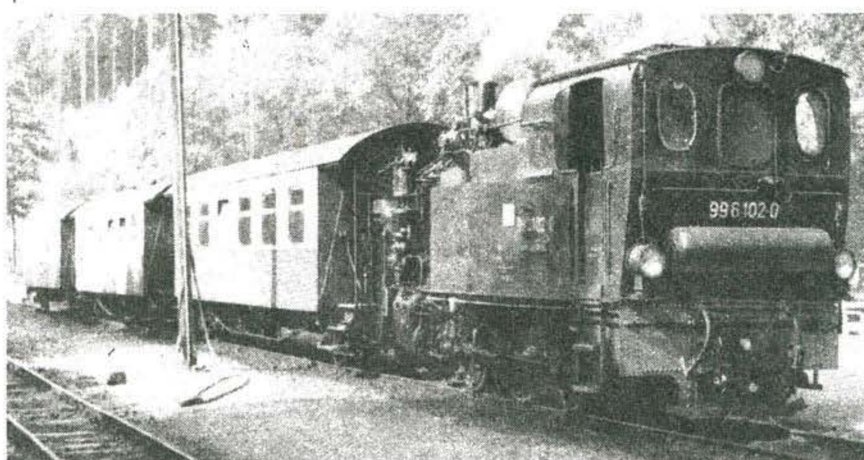
Es gibt noch zwei meterspurige Dampfeisenbahnen in der DDR. Sie befinden sich beide im Harz und sind bei vielen Liebhabern aus nah und fern als Selketalbahn und Harzquerbahn bekannt. Wie eh und je werden allmorgendlich an deren Einsatzstellen die Dampflokomotiven vor die Züge gespannt und die Reisewilligen zu einer Fahrt ohne Hast und Eile durch eine abwechslungsreiche und sehenswerte Mittelgebirgslandschaft eingeladen.

Seit nunmehr einhundert Jahren, mit vierjähriger Unterbrechung nach dem zweiten Weltkrieg, dampft meist regelmäßig und nahezu pünktlich die Selketalbahn entlang ihrer reichlich fünfzig Kilometer langen Strecke. Sie ist die älteste Schmalspurbahn des Harzes und gehört nach ihrer jüngeren, seit Ende 1983 mit ihr wieder verbundenen Schwester zu den längsten dieser Art in unserem Lande. Aus den Wirren der unseligen Kriege dieses Jahrhunderts ist die kleine Bahn, deren Trasse von Mägdesprung an bis zum Nordwestrand der Großen Harzhöhe oberhalb des Haltepunktes Albrechtshaus die Selke begleitet, als der Prügelknabe der Harzbahnen hervorgegangen. Das Schicksal ihrer Dampflokomotiven ist ein offenkundiges Zeugnis von dieser Misere. Schon im ersten Weltkrieg mußten die drei zugkräftigsten, damals gerade erst zehn Jahre alten Mallett-Lokomotiven der damaligen Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn (GHE) ins Feld ziehen, aus dem sie nie zurückkehrten. Auf der Vorderseite einer zum hundertjährigen Bestehen der Bahn geprägten Münze ist diesen Maschinen ein Denkmal gesetzt worden. Der Revers der Gedenkmünze zeigt den gesamten Streckenverlauf mit den Symbolen charakteristischer Fassaden der Städte Gernrode und Harzgerode. 1946 wurde die Anlage zwischen Gernrode und Stiege als Reparationsgut im wesentlichen abgebaut. Nur die 1887 für die GHE hergestellte Lokomotive GERNRODE verblieb in Straßberg. Bis Mitte der 60er Jahre befuhr sie als 99 5811 die bis 1949 teilweise wieder aufgebaute Strecke und wurde 1968 zerlegt. Bereits vorher wurden die meisten der heute auf der Selketalbahn verkehrenden Lokomotiven von der Harzquerbahn, der früheren Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn (NWE), übernommen. Die daraus gewachsene Vielfalt der Typen findet selbst bei den Laien Beachtung.

Seit 90 Jahren im Einsatz

Da sind zunächst die ältesten und wahrscheinlich am meisten bewunderten vier Mallett-Lokomotiven 99 5901 bis 99 5904 zu nennen. Sie tragen seit ihrer Indienststellung den Namen des geistigen Vaters dieses Lokomotivtyps! Im Jubiläumsjahr der Selketalbahn sind die ersten beiden Maschinen 90 Jahre im Einsatz. Die 99 5901 ist die dienstälteste

1



Dampflokomotive der DR, gehört zu den Eisenbahnmuseumsfahrzeugen der DDR und bleibt somit der Nachwelt als technisches Denkmal erhalten. Das wurde bereits 1969 beschlossen. Dieser Entscheidung ist es mit zu verdanken, daß ihr rabenschwarzer Tag, der 10. März 1977, nicht ihr letzter wurde. Zu dieser Zeit verkehrte frühmorgens der GmP 69 711 von Harzgerode nach Gernrode. Eine Schulklasse hatte sich auf dem Harzgeroder Bahnhof zu einem Ausflug mit der Harzbahn versammelt. In den bereitstehenden Personenwagen wartete sie auf die Lokomotive, die noch vor einigen Minuten im gedämpften Dunkel des anbrechenden Tages an der Ladestraße rangierte. Die kam aber nicht und konnte auch nicht mehr kommen. Sie lag nämlich schon einen guten Kilometer entfernt neben einer mehrere Meter hohen Böschung umgekippt auf feuchter Wiese, teilweise bedeckt mit den silberglänzenden Leichtmetallbarren aus den mitgeführten und nun kreuz und quer zwischen Himmel und Erde hängenden Güterwagen. Es war ein trauriges Bild, das diese arg zerschundene Eisenbahn bot! Daß bei diesem Unfall keinem Menschen etwas passierte, tröstete damals über den Anblick hinweg. Daß die 99 5901 heute noch fährt, als hätte es diesen Tag nie gegeben, erfreut zahlreiche Dampflokomotiventhusiasten. Dies ist aber vor allem dem Geschick vieler Werkstätteneisenbahner in Wernigerode und Görlitz zu verdanken. Im originalen Farbanstrich – Führerhaus und Wasserkästen grün, Kessel mit Aufbauten schwarz und Rahmen mit Rädern rot – ist sie als „ex NWE 11" ebenso wie die ein Jahr später, 1898, gebaute 99 5903 als „ex NWE 13" in den Sommermonaten vor den Traditionszügen der Harzquerbahn zwischen Wernigerode und Benneckenstein anzutreffen.

Beinahe eine Einheitslok

Zwei Einzelexemplare sind in der Einsatzstelle Gernrode der Selketalbahn stationiert. Aus einigen Nachbauten der B'B-Mallett-Lokomotiven ist als einzige die 1918 fertiggestellte 99 5906 übrig geblieben. Das größere, dafür aber etwas flachere und gefällig abgerundete Führerhaus und die Innenrahmen an beiden Treibradsätzen sind die auffälligsten äußeren Veränderungen gegenüber den zwei Jahrzehnte früher ausgelieferten Maschinen. Das andere, vielbeachtete Einzelstück ist die 99 6001, mit der zugelassenen, derzeit aber nicht ausfahrbaren Höchstgeschwindigkeit von 50 Kilometern in der Stunde, die Schnellfahrlokomotive der Harzer Schmalspurbahnen. Sie ist das Unikat der 1'C1'-Variante einer kurz vor dem zweiten Weltkrieg bei Krupp entwickelten Typenreihe schmalspuriger Einheitslokomotiven. 1939 wurde sie als NWE 21 in Dienst gestellt, an den Dampfzylindern waren bis vor einigen Jahren noch die Firmenschilder mit der Baujahrsangabe 1938 aufgenietet. Eine ihrer bemerkenswerten Eigenschaften ist die Tatsache, daß sie unter ungeübter Hand leicht schleudert, sonst aber tadellos läuft. So kann sich niemand erinnern, daß sie jemals entgleist ist.

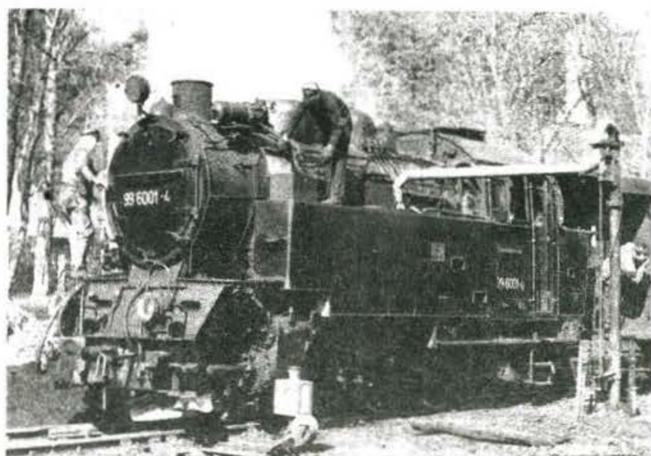
Zwei ungleiche Geschwister

Ende Juli 1986 wurde eine Einheit modernisierter Reisezugwagen nach Gernrode gebracht, die man bereits wenige Tage später regelmäßig auf der Strecke einsetzte. Damit wurde auch zum ersten Mal in der Geschichte der Selketalbahn im Dampfbetrieb mit Druckluft ge-

2



3



1 Lok 99 6102 nach der Umrüstung auf Druckluftbremseinrichtung
2 Am 7. Oktober 1985 schleppte die 99 6001 die 199 005 (ex Spreewaldbahn) nach Alexisbad
3 Auf der Selketalbahn noch Eisenbahn-Alltag – Wassernehmen in Alexisbad
Fotos: Verfasser

bremst. Als Lokomotive war dazu die entsprechend umgerüstete 99 6001 geeignet, an der zu dieser Zeit der Luftsauger zwischen Dampfdom und Sandkasten verschwand. Doch schon kurz danach war die 99 6102, beschleunigt durch einen unvorhergesehenen Ausfall der 99 6001, ebenfalls für Druckluftbremsung eingerichtet, so daß sie am dritten Septembertage mit der neuen Einheit auf die Reise geschickt werden konnte. Diese dreifach gekuppelte Naßdampflokomotive war zusammen mit der Heißdampfvariante, der heutigen 99 6101, im Jahre 1914 für den Heeresfeldbahndienst angeschafft worden. Bei der Selketalbahn hatte sie sich schon seit längerem als Dauergast einquartiert. Als im Oktober 1983 die 1949 aufgelassene Lücke zwischen Straßberg und Stiege geschlossen war, fuhr sie als erste Lokomotive durchgängig von Gernrode nach Eisfelder Talmühle. Aber auch andere Erinnerungen sind noch wach, wie der 20. Juni 1985. An diesem Tage schleppte sie den P 14 459 nach Harzgerode hinauf. Zweihundert Meter vor dem Ziel nahm die Maschine einen ortsfremden Pkw auf den Puffer und schleppte ihn eine Fahrzeuglänge mit. Der Kraftfahrer hatte ein Stop-Schild überfahren. Gleich einer neugierigen Unschuld durchbohrte der Mittelpuffer das Seitenfenster und verbog dabei den Fahrzeuglenker. Glücklicherweise blieb es dabei – bei vielen Scherben und deformierten Blechen am Auto.

Zwar neckisch, aber keineswegs als Ausdruck übermäßiger Wertschätzung wird die 99 6102 vom Personal „Fiffi" genannt. Besonders bei der Fahrt zum Ramberg hinauf zwang sie oftmals zum Stehenbleiben – um Dampf zu kochen. Durch den Einbau einer Druckluftbremsanlage hat sie sich nicht nur äußerlich verändert. Der Luftsauger vor dem Führerhausdach ist verschwunden, und an der Rückwand wurde – gar nicht ungeschickt – fast über die gesamte Breite der Druckluftbehälter installiert. Neben dieser offenbar gelungenen Verschönerungskur entdeckte aber das Personal plötzlich an ihr bisher unbekannte Züge: sie entpuppte sich als sparsamer im Wasser- und Kohleverbrauch und bewältigte überraschend gut die anstrengenden Touren zwischen Gernrode und Eisfelder Talmühle.

Auf die 99 6101, die in kritischen Situationen auf der Strecke aushalf, hatte sich davon allerdings nichts übertragen. Die starren Achsen und wahrscheinlich ungünstige Schwerpunkte waren bei der Fahrt mit der Rauchkammer voraus Ursache dafür, daß sie schon bei relativ kleinen Anhängelasten anfing zu klettern. So kommt die überwiegende Zahl der Entgleisungen auf ihr Konto. Im ausdauernd frostigen Winter des Jahres 1986 ist sie am 13. Februar kurz vor dem Haltepunkt Drahtzug über die Schienen geklettert und hat das Gleisbett gründlich demoliert. Seit Anfang November 1986 sind nun die beiden ungleichen Geschwister vom Fahrdienst suspendiert. Zur Aufrechterhaltung des fahrplanmäßigen Betriebes mit den etwas anspruchsvolleren Geschwindigkeiten sind Mensch und Maschine doch überfordert gewesen. Als Dampfspender oder Rangierlokomotive verrichten sie nun ihre Arbeit auf dem Harzer Schmalspurbahnnetz.

Nun auch die „Großen"

Die Streckenabschnitte Eisfelder Talmühle – Gernrode sowie Alexisbad – Harzgerode befahren inzwischen auch die leistungsstarken 1'E1'-Heißdampflokomotiven. Seit Anfang 1987 ist ständig eine dieser Maschinen der Einsatzstelle Gernrode zugeteilt. Unter ihnen befindet sich der „Urahn" der 1954 bis 1956 hergestellten Neubauloks. Es ist die einzige von drei bis zum Jahre 1931 ausgelieferten Maschinen noch verbliebene, heutige 99 7222 (siehe „me" 5/87, S. 3). Sie kam nach der Stillegung der Strecke Eisfeld – Schönbrunn aus Thüringen in den Harz.

Natürlich werden diese schweren Lokomotiven im Bereich der Selketalbahn auch und vor allem zum Transport der Rollwagenzüge eingesetzt. Auf dem seit 1983 neu erschlossenen Einsatzgebiet war anfänglich einiges Lehrgeld zu zahlen, bis man den Umgang mit der enormen Bewegungsenergie im bisher unbekannten Revier beherrschte. Welche kinetischen Kräfte produziert werden, zeigte sich am 12. Februar 1985. Ein Rollwagenzug fuhr aus Stiege kommend in den Kreuzungsbahnhof Friedrichshöhe ein. Während der Überfahrt über die Rückfallweiche entgleisten die Lokomotive und einige Wagen! Es entstand ein wüstes Durcheinander, das erst nach Tag- und Nachteinsatz schwerer Technik entwirrt werden konnte.

Und in Zukunft?

Mit der Wiedervereinigung von Selketalbahn und Harzquerbahn ging es also auf der Strecke zeitweise etwas unruhig zu. Inzwischen aber rollen die Züge wieder in der gewohnten Zuverlässigkeit auf den nun fast durchgängig rekonstruierten Gleisanlagen. Und so war es auch dieser Tage, als sich die Eröffnung des ersten Teilabschnittes von Gernrode nach Mägdesprung zum einhundertsten Male jährte. Wenn es dabei auch noch ausschließlich dampfte, werden mit dieser „Traktionsart" aber keinesfalls die Zeichen für die Zukunft gesetzt. Nicht der unbekümmerte und verschwenderische Energiekonsum gehört der Zukunft, sondern die sparsame und bewußte Transformation der vorhandenen Energieträger in nützliche Arbeit. Möge im nun beginnenden zweiten Jahrhundert der Selketalbahn diese erstrebenswerte Entwicklung nicht an ihr vorbeigehen. Das wäre eine sichere Basis für die weitere Existenz dieser interessanten Gebirgsbahn und zugleich ein vorbildliches und respektvolles Opfer an die liebenswerte und lebensnotwendige Harzlandschaft!

Gerhard Zieglgänsberger (DMV), Köthen
und Hans Röper (DMV), Wernigerode

In alten Unterlagen geblättert

Ein Beitrag zum 100jährigen Bestehen der Selketalbahn

Am 7. August 1987 bestand die Selketalbahn 100 Jahre. Über ihre keineswegs uninteressante Geschichte ist schon viel geschrieben worden. Und deshalb soll im folgenden über jene Einzelheiten berichtet werden, die bisher noch nicht veröffentlicht wurden bzw. erst kürzlich durch weitere Studien von Archivakten bzw. Literatur bekannt geworden sind.
Die Redaktion

Eine bewegte Geschichte

Der Vollständigkeit halber sei zunächst noch einmal ein Ausflug in die bereits weitestgehend bekannte Geschichte der Selketalbahn gestattet.
Wie in vielen abseits der Hauptbahnen gelegenen Gebieten, entwickelte sich auch im Ostharz zunehmend die Industrie. Hinzu kam schon damals der Touristenverkehr. Herkömmliche Pferdefuhrwerke und Postkutschen hielten diesen Anforderungen nicht mehr stand. Aber bis der erste fahrplanmäßige Zug den Bahnhof Gernrode verließ, waren verschiedene Vorstellungen über die Linienführung vorgelegt und diskutiert worden. Bis 1892 hatte die Bahn Hasselfelde erreicht. Wieder wurden mehrere Ideen zur Weiterführung der Bahn geboren, bis 1905 die Strecke Stiege – Eisfelder Talmühle die Selketalbahn mit der Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn (NWE) verband. 1913 schloß sich dann die Südharzeisenbahn (SHE) in Sorge über ein Verbindungsgleis an die NWE an, und der Harz hatte ein 177,9 km langes zusammenhängendes meterspuriges Schmalspurbahnnetz.
Nach dem ersten Weltkrieg sorgten bei der Selketalbahn Inflation und aufkommender Kraftverkehr für wirtschaftliche Schwierigkeiten. Mit modernisierten Betriebsmitteln und einem eigenen Kraftverkehr versuchte man, dieser Situation Herr zu werden. Im Ergebnis des zweiten Weltkrieges mußten fast alle Fahrzeuge und Anlagen als Reparation abgegeben werden. Aber schon bald danach begann man mit dem Wiederaufbau, der in den Jahren 1949/50 in Straßburg und Harzgerode vorläufig beendet war. Die nicht demontierte Strecke Hasselfelde – Eisfelder Talmühle wurde von der Harzquerbahn weiter betrieben. Die Lücke zwischen Straßberg und Stiege ist 1983 geschlossen und mit dem Sommerfahrplan 1984 der durchgehende Reiseverkehr von Gernrode aus wieder aufgenommen worden.

Unumgänglich – der technische Fortschritt

Die Selketalbahn ist inzwischen jedem Eisenbahnfreund ans Herz gewachsen, und das vor allem wegen der hier verkehrenden Dampflokomotiven. Doch was bereits am Schluß des vorstehenden Beitrages geschrieben wurde, muß hier noch einmal verdeutlicht werden: Die moderne Zeit macht auch um das Selketal keinen Bogen. Die Mallet-Lokomotiven stehen fast 90 Jahre im regelmäßigen Dienst und werden in Kürze nicht mehr zu reparieren sein!
Als vor gut einem halben Jahr, im Januar 1987, kurz hintereinander drei Mallet-Maschinen kurzfristig ausfielen, mußten plötzlich 1'E 1'-Neubaulokomotiven den Streckendienst übernehmen. Die alte Hardy- bzw. Körting-Vakuumbremse ist bei den meisten Reisezugwagen im Rahmen ihrer Modernisierung durch Druckluftbremsen ersetzt worden. Lediglich die Reisezugwagen 900-519 bis 900-523 (ex Eisfeld – Schönbrunn) werden noch einige Zeit die Vakuumbremse behalten.
Mit der dreiachsigen 199 005 (ex Spreewaldbahn) kam die erste Diesellokomotive nach Gernrode. Beim Aufbau der Strecke Straßberg – Stiege half die 199 301. Zum Leidwesen der Dampfbahnfans, die die Dieselloks verächtlich als „Petroleumschlitten" bezeichnen, ist in nächster Zeit der Einsatz von Diesellokomotiven auf den beiden Harzer Schmalspurbahnen vorgesehen.
Bald gehört auch der letzte Gütertransport in Schmalspurwagen der Vergangenheit an. Seit Februar 1984 wird der Südteil der Strecke bis Silberhütte über die einmalige Wendeschleife in Stiege im Rollwagenverkehr von Nordhausen aus mit Güterzügen befahren. Doch die Gegenwart und Zukunft der Selketalbahn steht nicht im Mittelpunkt dieses Beitrages.

Das „gesundheitswiedergebende" Alexisbad

Drehen wir deshalb das Rad der Geschichte um 140 Jahre zurück. Bereits

1 Eisenbahnen des Harzes und weitere Projekte

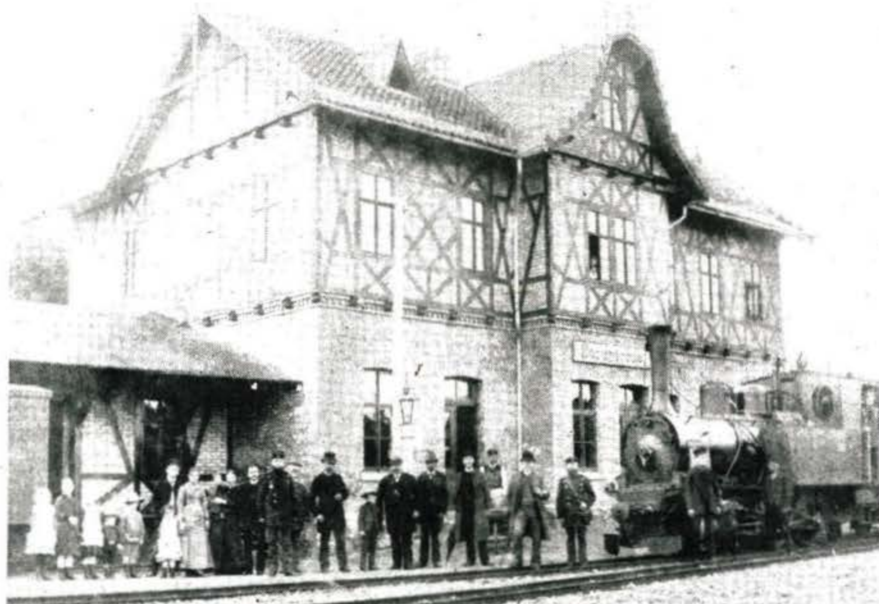
2 Bahnhof Harzgerode um 1887

3 Lokomotive GERNRODE (Cn2t, Henschel, 1887/2227, DR-Nr. 99 5811, + 1967) mit abfahrtbereitem Personenzug sowie dem kleinsten und größten Eisenbahner der GHE. Die Aufnahme entstand vor dem ersten Weltkrieg.

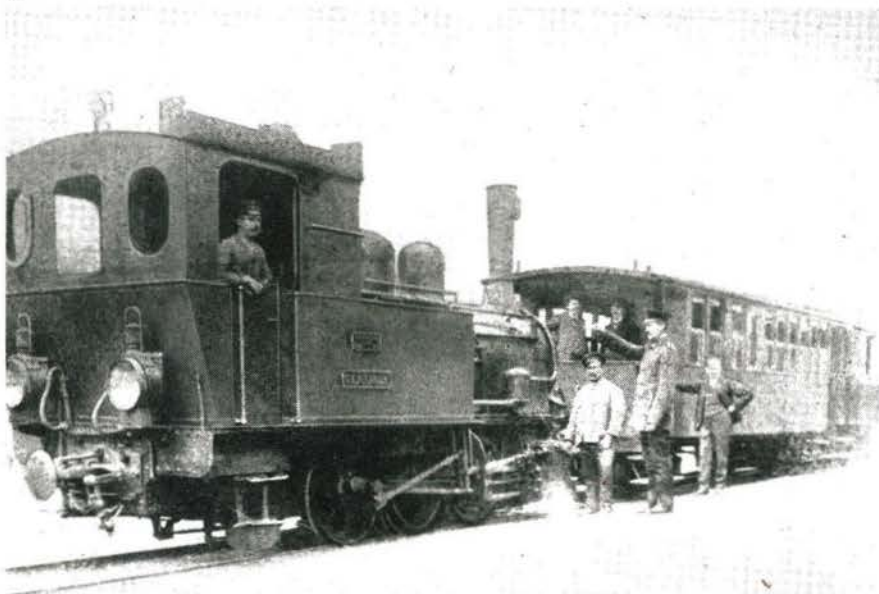
1



2



3



damals gab es Pläne, im Selketal eine Eisenbahn zu bauen.
Der erste Entwurf einer Bahn durch das Selketal beinhaltete beileibe keine Nebenbahn. Er stammt aus dem Jahre 1846. Ein Dr. Hellrung legte dem Geheimkabinett des Herzogtums Anhalt-Bernburg, in dessen Hoheitsgebiet das Selketal lag, den Entwurf einer Cöthen-Göttinger Eisenbahn vor. Sie war als ergänzender Teil der Fernverbindung St. Petersburg (heute Leningrad) – Berlin – Selketal – Frankfurt (M.) – Paris gedacht. Über die projektierte Strecke durch das Selketal sind noch Details überliefert. Die Bahn sollte bereits ab Meisdorf durch das Selketal bis Mägdesprung (35 000 Fuß), von Mägdesprung nach Alexisbad (7000 Fuß), weiter über Straßberg nach Silberhütte (20 000 Fuß) und von dort nach Ilfeld (61 000 Fuß) führen (1 Fuß entspricht 31,38 cm). Über Nordhausen und Duderstadt war die Bahn bis Göttingen geplant. Als große Schwierigkeiten, wie es damals hieß, stellten sich die Überbrückung der Saale bei Bernburg und die Überquerung des Harzes dar.
Auf der gewählten Trasse hatte man die größte Steigung mit 1:45 vorgesehen. Sie wäre zur damaligen Zeit technisch gerade noch zu bewältigen gewesen. Auf dem Selketalabschnitt waren drei Tunnel geplant.
Der erste sollte aus Richtung Selkemühle gesehen in der Nähe des heutigen Ortseinganges von Mägdesprung entstehen, der zweite und größte den Mägdetrappenfelsen sowie der dritte den Klosterkopf unterqueren. Und im schwärmerischen Stil der Romantik schrieb der Autor in (1):

„Wenn erst der Schienenweg durch das reizende Selketal führt, wie wird es sich beleben, welche Wege werden noch entstehen, wieviele Eisenwerke und welche Betriebsamkeit werden es beglücken. Wieviele Tausend Harzfreunde wird es geben, naturprächtiges Selketal! Von fern herkommend deine Naturschönheiten, deine Ritterburg Falkenstein, deinen schmucken Meiseberg, deinen fabelhaften Mägdesprung mit dem mächtigen Kreuz, unter welchem der große Tunnel hindurchführt, deine Hütten und dich gesundheitswiedergebendes und vergnügungsreiches Alexisbad besuchen, welche sonst den Weg hierher zu weit fanden."

Das Projekt ist wohl niemals ernstlich bearbeitet worden. Erst knapp 40 Jahre später sprach man wieder von einer Bahn im Selketal.

Am Biertisch debattiert

Alte Zeitungen und Zeitschriften geben darüber näheren Aufschluß, so besonders der „Harzer Bote", eine in Harzgerode zweimal wöchentlich erschienene Zeitung. In der Ausgabe vom 16. Februar 1886 wurde über eine vorgesehene Session (Sitzung) des anhaltischen Landtages folgendes berichtet:

„Für Harzgerode ist diese Session (22. Februar 1886 – die Verfasser) von besonderer Bedeutung, weil die Vorlage der Herzogl. Regierung betreffend den Bau einer Schmalspurbahn von Gernrode nach Harzgerode, durch welche unsere industriellen Etablissements mit dem großen Eisenbahnnetz in Verbindung gebracht werden sollen, zur Verhandlung kommt. Seit dem Juli 1880 hielt das Projekt die Gemüter hier in Spannung, die in den letzten Wochen, seit dem Auftauchen des Projektes Normalspurbahn Ballenstedt–Harzgerode, einen ziemlichen Höhegrad erreicht hat. Wieviele nutzlose Debatten sind schon am Biertische geführt und wie oft haben sich die Köpfe erhitzt, um sehr weit auseinander gehende Ansichten zu verteidigen. Nun steht die Entscheidung nahe bevor. Hoffen wir, daß, wie dieselbe auch ausfallen möge, sie ein Segen für unseren Ort werde. Jedenfalls müssen wir den guten Willen der herzoglichen Regierung und des hohen Landtages, unserer hülfsbedürftigen Lage abzuhelfen, dankend anerkennen, und wir dürfen wohl auch versichert sein, daß das für uns Praktischste zur Ausführung kommt. – In den letzten Tagen zirkulierte hier eine Petition an den Landtag zu Gunsten der Normalspurbahn Ballenstedt – Harzgerode. Wie uns mitgeteilt wurde, hat dieselbe ca. 450 Unterschriften gefunden." (2)

Natürlich wünschten sich nicht nur die Unternehmer einen Anschluß an die große Welt der Eisenbahn, sondern auch die übrigen Bevölkerungskreise.

Nun wurde es konkret

Für den Eisenbahnbau nach Harzgerode lagen dem Landtag verschiedene Petitionen von Einzelpersonen und Unternehmern vor. Am 24. März 1886 berichtet der „Harzer Bote" mit einem Extrablatt:

„Dessau 24. März. (Telegramm des Harzer Boten)... Heute wurde die Eisenbahnvorlage Gernrode – Harzgerode vom anhaltischen Landtag in dritter Lesung definitiv angenommen." (3)

Wie bereits angedeutet, gab es nicht nur Zustimmung für eine Schmalspurbahn Gernrode – Harzgerode. Die Besitzer der Mägdesprunger Hüttenwerke stellten sich dem Projekt zwar nicht ent-

gegen, hatten aber an dessen Realisierung auch kein besonderes Interesse, da der Transport auf Pferdefuhrwerken von Ballenstedt billiger sei, als auf der Bahn mit Umladung über Gernrode.
Aber wie kam es, daß die Stadt Ballenstedt Ende 1885 nochmals die Gemüter nicht nur am Biertisch so erregte? Im „Harzer Boten" stand dazu:

...daß in letzter Stunde die Stadt Ballenstedt mit dem Antrage hervorgetreten ist, den Bau einer normalspurigen Secundärbahn von Ballenstedt nach Harzgerode zu gestatten... daß den Gemeindebehörden der Stadt Ballenstedt von einem größeren Bauunternehmen, Bachstein zu Berlin, das Anerbieten gemacht worden sei, für die Summe von 1 400 000 Mark die normalspurige Bahn von Ballenstedt nach Harzgerode zu erbauen.
Da ein derartiges Anerbieten nicht nur für die Stadt Ballenstedt (damals anhaltische Kreisstadt – die Verfasser) sehr vorteilhaft sei, weil die Bahn den Handel aus dem Harz mehr als bisher nach Ballenstedt ziehen und dieser Stadt hieraus großer Nutzen zuwachsen werde... als der Bau einer Schmalspurbahn von Gernrode nach Harzgerode, weil letztere Bahn, welche 2 000 000 M kosten solle, teuer sei und eine sehr kostspielige und umständliche Umladung notwendig mache..." (4)

Aber dazu gab es auch Gegenargumente. Der „Harzer Bote" schrieb weiter:

„Die Ausführungen... sowie die Leichtfertigkeit, mit welcher die Fa. Bachstein ohne Aufstellung eines Projektes, ja noch vor Ausführung irgendwelcher Vorarbeiten sich erboten hat, für die Summe von 1 400 000 Mark zu bauen, scheinen nicht geeignet, Aussichten auf ein Zustandekommen der Bahn zu eröffnen und mußten vielmehr den Glauben erwecken, es handele sich weniger um den Wunsch der Stadt Ballenstedt, als um eine Wiederholung der in den letzten Jahren überall gemachten Wahrnehmung, daß die großen Bauunternehmer einer Einführung des Schmalspursystems aus naheliegenden Gründen mit aller Kraft zu widerstreben suchen."

Außerdem

„... hat das für den Bau einer Normalspurbahn Ballenstedt – Harzgerode gewählte Kommitee vorgetragen, daß die generellen Vorarbeiten zur fraglichen Eisenbahn beendigt und die Baukosten auf eine Höhe von 1 600 000 Mark veranschlagt seien... Angenommen, daß die Kostenrechnung zutreffend sei, so würde, da die Schmalspurbahn Gernrode – Harzgerode nur einen Baukostenaufwand von 850 000 Mark erheischt, ... d. h., ... die Normalspurbahn 750 000 Mark mehr kosten." (4)

Man begründete schließlich die Wahl einer Schmalspurbahn von Gernrode wie folgt:

„... da Ballenstedt den Verkehrs- und Handelsbedürfnissen der Harzbesucher nicht zu entsprechen vermag, letztere vielmehr nach wie vor genötigt sein würden, mit der größeren und verkehrsreicheren Stadt Quedlinburg sich in direkte Beziehung zu setzen..." müßte also den vorhandenen Verkehrsbedürfnissen Rechnung getragen werden. (4)

Jedenfalls wurde zwischen der Lokalbahn Bau- und Betriebsgesellschaft Hostmann & Co zu Hannover, die später in die Firma Vering & Wächter überging, und der Gernrode – Harzgeroder Eisenbahn (GHE) ein Bauvertrag für die Strecke Gernrode – Harzgerode unterzeichnet.
Am 10. Mai 1886 kam es dann zur Gründung der GHE. Jetzt griffen auch die Stadtväter von Harzgerode in das Baugeschehen ein. So beriet man in der Gemeinderatssitzung am 12. April 1886 über den Bau und die Standortbestimmung des künftigen Bahnhofs Harzgerode. Der „Harzer Bote" berichtete darüber:

„Die Versammlung ist einstimmig mit dem Projekt einverstanden, daß der Bahnhof in nördlicher Richtung der Stadt Harzgerode ausgeführt und erbaut wird, da in diesem Falle die Reisenden die Stadt Harzgerode zu passieren haben, was für den Geschäftsverkehr in derselben von wesentlichem Nutzen sein wird. Die Versammlung beschloß daher, in der hiesigen Eisenbahnangelegenheit Herrn Hauptmann a. D. v. Röder (Er wurde der erste Aufsichtsratvorsitzende der GHE. Die Verfasser) zu beauftragen, daß derselbe die Erbauung des Bahnhofs im Norden der Stadt zu erwirken suche."

Tatsächlich entstand er dann am etwa nordwestlich vom Ortskern gelegenen Stadtrand. (4)
Im Herbst 1886 wurde mit den Bauarbeiten begonnen, die Kosten hatte man mit 900 000 Mark veranschlagt. In der Zeitschrift für das gesamte Local- und Straßenbahnwesen schreibt W. Hostmann dazu:

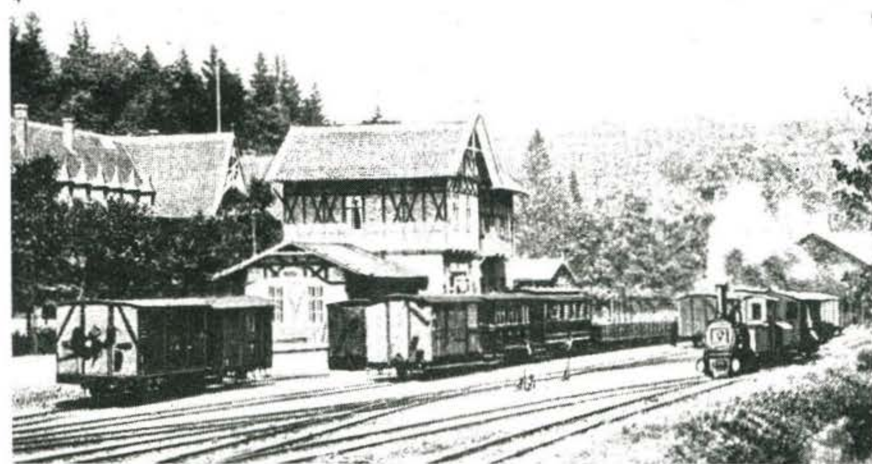
„Damit ist die Ausführung eines Unternehmens gesichert, welches von den Einwohnern des anhaltischen Harzes seit Jahren sehnsüchtig gewünscht wurde und welches auch für weitere Kreise deshalb von Interesse ist, weil nunmehr zum ersten Male im Harze für wirklich gebirgiges Terrain die schmale Spurweite zur Anwendung kommen wird, deren Zweckmäßigkeit bekanntlich von sehr vielen Seiten, wenn auch aus ganz unterschiedlichen Beweggründen, bestritten wird." (5)

Eine Weiterführung über Harzgerode hinaus bzw. von Alexisbad im Selketal war von Anfang an vorgesehen. Doch Zweckmäßigkeit der Linienführung und begrenzte finanzielle Möglichkeiten schränkten die Bautätigkeit ein.
Bereits 1884 hatte die Firma Hostmann & Co. das Harzbahnprojekt Gernrode – Harzgerode – Berga (über Stollberg und Rottleberode) vorgelegt. Dieses Projekt sollte als Schmalspurbahn realisiert werden. Dazu schrieb Hostmann in oben genannter Zeitschrift:

„... daß die von den Harzbewohnern gehegte und von der Herzoglichen Staatsregierung geteilte Hoffnung einer Weiterführung der Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn sowohl zum Anschluß an die Halle-Kasseler Bahn wie auch über Alexisbad hinaus über Silberhütte, Straßberg und Güntersberge nach Hasselfelde eben nur bei der Wahl der schmalen Spur in Erfüllung gehen könne, da das zum Bau erforderliche Kapital einer normalspurigen Bahn nicht zu beschaffen sein würde, weil auf eine Verzinsung des Anlagekapitals für eine billigere Schmalspurbahnstrecke zu rechnen sei." (5)

Die vorab berechneten Baukosten, ausschließlich Betriebsmittel, für die in diesem Zusammenhang vorgelegten Projekte betrugen:
– regelspurige Nebenbahn Lauterberg – Andreasberg (Neigung 1:50, Kurven, r = 180 m), Kosten pro km: 75 000 Mark (KPEV);
– kombinierte regelspurige Adhäsionsbahn- und Zahnradstrecke von Blankenburg nach Tanne (Neigungen 1:40 und 1:16,5, Kurven r = 300 m), Kosten pro km: 162 790 Mark (HBE) und
– Gernrode – Harzgerode (1000-mm-Spur, Neigung 1:25, Kurven r = 60 m), Kosten pro km: 57 500 Mark.
Wie bei vielen Bahnen, konnte auch die erste GHE-Strecke wegen langwieriger Verhandlungen beim Grundstückerwerb erst später als zunächst vorgesehen, fertiggestellt werden. Als schließlich am 1. Mai 1892 die Stadt Hasselfelde im Braunschweigischen an das Streckennetz angeschlossen war, geriet der Bahnbau ins Stocken. Die Karte (Abb. 1) veranschaulicht, daß es mehrere Vorstellungen über den Weiterbau gab. Man entschied sich dann für die kürzeste Verbindung zur Harzquerbahn. Die Trasse wurde nun an die Eisfelder Talmühle geführt, deren Grundmauern als Rest der etwa 1900 abgebrannten Mühle kurz oberhalb des Bahnhofs auf der linken Straßenseite heute noch zu sehen sind. Am 15. Juli 1905 hatte die Selketalbahn ihre heutige Ausdehnung erreicht.

4



4 Blick auf den Bahnhof Alexisbad. Diese Postkarte stammt ebenfalls aus der Zeit vor dem ersten Weltkrieg.

5 Postumladung um 1940 in Eisfelder Talmühle

6 Gleisbauarbeiten im Bahnhof Harzgerode Mitte der 30er Jahre; im Hintergrund Lok 21 oder 22 (Eh2t, O & K, 11746 bzw. 11747/1928, 1946 Reparation)

Reprobeschaffung: Verfasser (1) S. Frenzel, Harzgerode (2 bis 4 und 6): H.-K. Buchmann, Gernrode (5)

Immer wieder neue Projekte

Danach entstandene kleinere Erweiterungen dienten einer rationelleren Betriebsführung. So legte man auf dem Brechpunkt der Strecke über dem Ramberg ein Wagenabstellgleis an. Ein weiteres folgte zwischen Alexisbad und Silberhütte. Um die dreiachsigen Naßdampftenderlokomotiven auf den Steigungsabschnitten nicht zu überfordern, teilte man die schweren Güterzüge und stellte einen Teil der Wagen auf diesen Betriebsbahnhöfen ab.

Mit Beginn des ersten Weltkrieges mußte die GHE ihre vierachsigen Mallet-Lokomotiven an die Heeresfeldbahn abgeben. Die Inflationszeit zwang dazu, die Strecke Stiege–Eisfelder Talmühle 1923 für ein Jahr stillzulegen. Trotzdem verweist das „Harzer Fremdenblatt", Goslar 1924 Nr. 7 auf ein neues Harzbahnprojekt, das wohl mehr aus der „Gerüchteküche" stammte:

„Die Normalspurbahn Blankenburg–Tanne ist in die Hände des Siemens-Konzerns übergegangen. Dieser beabsichtigte, die Strecke von Tanne bis Ilfeld vollspurig zu verlängern, um die Ilfelder Kohlen besser nach den neuen in Aussicht stehenden Blankenburger Industriewerken schaffen zu können. Die Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn wird verlegt und vollspurig ausgebaut... Auch ist man dem Bestreben der Bewohner von Hasselfelde, Anschluß an eine Bahnlinie zu erhalten, näher getreten. ...die Harzquerbahn von Benneckenstein aus über Hasselfelde zu verlegen, ...mit dem Wunsch, die Strecke ebenfalls normalspurig auszugestalten, denn der Umladeverkehr brächte Unzulänglichkeiten mit sich, die sich so vermeiden ließen... es sind aber eine Million Goldmark erforderlich." (6)

Daß diese Summe damals nicht zu beschaffen war, liegt auf der Hand. In der durch die Inflation zerrütteten Wirtschaft gab es andere Sorgen.

Hasselfelde lag übrigens öfter im Blickpunkt der Eisenbahnplaner. Der Fiskus des Kreises Blankenburg wollte Hasselfelde und damit auch Stiege als braunschweigische Orte verkehrsmäßig an den übrigen Kreis über die Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn (HBE) in Tanne oder Rübeland anbinden. Dieser Gedanke geht bis in die Zeit des Bahnbaues zurück. Letztmalig lag 1941 ein von den Behörden des Kreises Blankenburg gestütztes Projekt vor, die Strecke Hamburg–München über den Harz hinweg zu bauen.

„Auf den Strecken der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn bis hinter Hüttenrode (eventuell auf der Mauer der geplanten Rappbodetalsperre entlang) führt die neue Bahn auf den neuen 800 m langen Bahnhof Hasselfelde zu. Die Linie folgt nun in ihrer Grundrichtung nach Süden der alten Strecke Hasselfelde–Stiege der Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn",

heißt es in einer Denkschrift zu diesem Projekt. Und weiter steht geschrieben:

„Sie geht dann östlich des Ortes Stiege vorbei und erreicht südlich des alten den neuen Bahnhof Stiege. Der Bahnhof Stiege selbst ist 500 m lang und liegt in der Waagerechten. Von hier aus erfolgt der Anschluß der neuen Linie an die Strecke Gernrode–Stiege, während die Strecke Stiege–Eisfelder Talmühle als Fortsetzung der neuen Bahn in Richtung Nordhausen vorgesehen ist." (7)

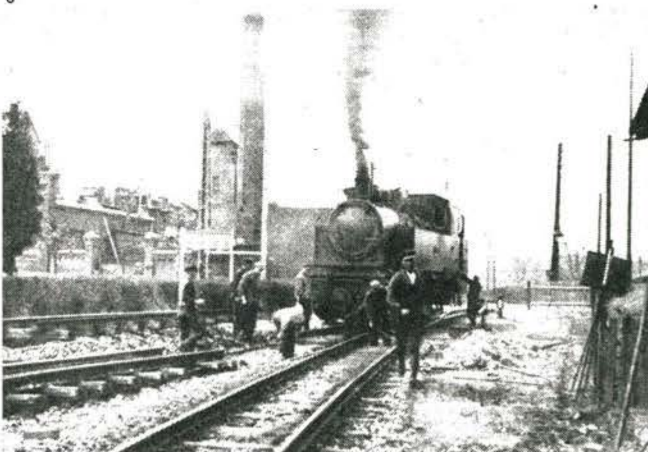
Die GHE war sehr interessiert an diesem Projekt. Ab Stiege wäre der Rollwagenverkehr möglich gewesen, womit natürlich die lästige Umladung entfallen wäre und wieder mehr Verfrachter die Schmalspurbahn genutzt hätten. Und außerdem wäre dann die Strecke Stiege–Eisfelder Talmühle überflüssig geworden, die schon immer als ökonomisch belastend galt und wegen ihrer ungenügenden Fahrplangestaltung oftmals in öffentlicher Kritik stand.

Doch der zweite Weltkrieg durchkreuzte alle diese Projekte.

5



6



Über die Rollböcke der GHE

Nun sei noch einiges über die Fahrzeuge wiedergegeben. Zu den ersten drei Lokomotiven der Bauart Cn2t schreibt Hostmann:

„Die Lokomotiven, wohl die schwersten, welche bis jetzt in Deutschland für die schmale Spurweite gebaut wurden, sind mit der Riggenbach'schen Luftbremse versehen, während der ganze Zug mit der Heberlein Seilzugbremse ausgerüstet ist... Die Personenwagen haben II. und III. Klasse und sind dabei in einfacher, aber solider Bauweise ausgestattet. Hervorzuheben ist noch, daß dieselben mit Dampfheizung versehen sind." (8)

Und zur Ausrüstung des Bahnhofs Gernrode heißt es:

„Ferner ist eine Vorrichtung getroffen, um ausnahmsweise auch Hauptbahnwagen mittels ‚Transporteuren' überzuführen." (9)

Warum sich der Betrieb mit den „Transporteuren", also den Rollböcken, nicht bewährte, ist ungeklärt. Lediglich in einem Brief vom Oktober 1896 der Firma Vering & Wächter an den Magistrat der Stadt Alsleben (Saale), wo 1899 eine Schmalspurbahn gebaut werden sollte, ist noch einmal davon die Rede:

„So hatten wir für die Anhaltische Harzbahn (GHE – die Verfasser) Trucks beschafft, welche aber zu selten benutzt worden sind, so daß sie nunmehr ganz von der Linie entfernt worden sind."

Auf der Strecke Gernrode–Alexisbad waren Neigungen von 1:30 und 1:25 zu verzeichnen. Dadurch konnten die Cn2t-Lokomotiven maximal 48 Tonnen Anhängelast befördern. Die auf den Rollböcken transportierten regelspurigen Wagen führten zur Bildung von zu schweren Güterzügen. Nach etwa einem halben Jahr Betriebszeit schrieb Hostmann in der Zeitschrift für Local- und Straßenbahnen:

„Der schwerste Zug, der bis jetzt gefahren wurde, hatte ein Gewicht (damalige Bezeichnung – die Verfasser) ausschließlich der Lokomotive von 42 000 kg und wurde mit 15 km/h Geschwindigkeit in der Steigung 1:25 gefahren". (8)

Damit soll der Exkurs in die Vergangenheit der Selketalbahn beendet werden. Viele Einzelheiten aus ihrer Geschichte sind inzwischen bekannt geworden. Sicherlich gibt es noch weitere, die nie aufgeschrieben oder auf andere Weise bewahrt wurden. Das aber ist eine Tatsache, mit der wir uns trotz einer intensiv betriebenen Geschichtsforschung abzufinden haben.

Quellenangaben

(1) Hellrung: Die Cöthen-Göttinger Eisenbahn, Verlag W. Rosenthal, Nordhausen 1877
(2) Harzer Bote (Harzgeroder Lokalzeitung) vom 16. Februar 1886 sowie weitere Ausgaben
(3) ebenda, vom 24. März 1886
(4) ebenda, weitere Ausgaben
(5) Hostmannm W.: Die Schmalspurbahn Gernrode–Harzgerode, Zeitschrift für das gesamte Local- und Straßenbahnwesen, Berlin, 1887, Nr. III
(6) Harzer Fremdenblatt, Goslar 1924, Nr. 7
(7) –: Denkschrift „Der Schnellverkehr zum Harz 1942, Staatsarchiv Magdeburg, KD Blankenburg, Nr. 3218
(8) Hostmann: Die Schmalspurbahn Gernrode–Harzgerode, Zeitschrift für das gesamte, Local- und Straßenbahnwesen, Berlin, 1888, Nr. I

Oberingenieur Günter Fromm (DMV), Erfurt

140 Jahre Eisenbahn in Erfurt

Über die Projekte und den Bau der Thüringischen Eisenbahn

Am 1. April 1847 war es soweit: Der Streckenabschnitt Weimar–Erfurt der Thüringischen Eisenbahn wurde dem öffentlichen Verkehr übergeben. Die damals 1100jährige Handelsstadt Erfurt hatte damit Anschluß an den weltweit modernen Verkehr erhalten. Dieses Jubiläum soll Anlaß sein, den Anfängen der thüringischen Eisenbahngeschichte nachzugehen und dabei auch die Rolle Erfurts zu betrachten.

Thüringen bis zur Voreisenbahnzeit

Thüringen bildete von altersher durch seine zentrale Lage ein wichtiges Durchgangsgebiet in den gegenseitigen Beziehungen der Völker. Aus frühgeschichtlichen Verkehrsverbindungen entwickelten sich im Laufe der Zeit vielfach bedeutende Handelswege. Höhepunkt der Entwicklung eines mittelalterlichen Straßennetzes war die Zeit der Städteblüte im 15. Jahrhundert. Erfurt gehörte schon damals durch die günstige geographische Lage zum Zentrum des thüringischen Verkehrs.

Die bereits 768 urkundlich erwähnte „via regia Lusatiae", auch Königstraße genannt, verlief aus Rußland und Polen kommend über Leipzig mitten durch Thüringen und über Frankfurt (M.) bzw. Kassel über den Rhein nach Frankreich und Flandern (Abb. 1). Sie kreuzte in Thüringen viele in Nord-Süd-Richtung verlaufende Handelsstraßen und behielt im zunehmenden Ost-West-Verkehr ihre führende Stellung über Jahrhunderte.

Um die Wende des 19. Jahrhunderts wurde mit dem Bau von befestigten Kunststraßen, den Chausseen, ein großer Schritt in der Verkehrsentwicklung getan. Die Verbindung der östlichen und westlichen Provinzen Preußens war zu dieser Zeit ein noch ungelöstes Problem. Die Gründung des deutschen Zollvereins 1834 gab der technischen Revolution großen Auftrieb. Handel und Wandel blühten auf, und die bestehenden Verkehrsverhältnisse wurden als immer hemmender empfunden. Da in Thüringen die Industrie erst wenig entwickelt war, glaubte man zunächst, daß lediglich der Straßenverkehr verbessert werden müsse. Die meisten Chausseen entstanden von 1837 bis 1855, als schon erste thüringische Eisenbahnprojekte auftauchten bzw. realisiert wurden. Fortschrittlichen Kräften war aber rechtzeitig die Bedeutung der Eisenbahnen bewußt geworden. Darüber hinaus entdeckte die Bourgeoisie den Bahnbau als gute Kapitalanlage. Auch Friedrich List machte sich um das thüringische Eisenbahnwesen verdient. Er erkannte früh die vielfältigen Wechselbeziehungen und warnte davor, alte Handelsstraßen zu verlassen, weil es „... unendlich leichter ist, kleine Städte zu mittleren und mittlere zu großen zu erziehen, als neue Städte von Grund aus aufzubauen."

1



2



Erste thüringische Eisenbahnprojekte

Betrachtet man eine Landkarte des vorigen Jahrhunderts, wird die damalige Zerrissenheit Deutschlands in viele kleine und größere Staaten, besonders in Thüringen, deutlich. Ein großer Teil kürzester Verbindungen wichtiger Handelszentren schnitt sich im thüringischen Raum. Deshalb berücksichtigten bereits die ersten deutschen Eisenbahnprojekte auch Thüringen. Schon 1828 regte Friedrich List den Bau einer von Norden nach Süden führenden Eisenbahn an. Der 1833 veröffentlichte Plan eines deutschen Eisenbahnnetzes berührte mit zwei Linien Thüringen.

Auch der hannoversche Oberbergrat Grote forderte 1834 u. a. eine von Norden nach Süden durch ganz Deutschland führende Hauptbahn, die mit ihren Nebenbahnen Thüringen erschließen sollte. Sie wollte man mit einer ebenso großzügig gedachten Hanseatisch-Baseler Bahn durch eine Ost-West-Trasse von Leipzig nach Kassel verbinden.

Carl Joseph Meyer erkannte 1830 die Bedeutung der Eisenbahnen für das Wirtschaftsleben. Den Gedanken Lists einer Bayerisch-Hanseatischen Bahn aufgreifend, versuchte er 1836 ergebnislos dessen Verwirklichung. Als der Bau der Thüringischen Eisenbahn gesichert war, wollte Meyer 1846 seinen „Plan für ein deutsches Central-Eisenbahnnetz" mit Thüringen als Mittelpunkt durchsetzen. Außerdem versuchte er, in Thüringen eine deutsche Eisenbahnindustrie zu entwickeln. Beide Vorhaben mißlangen.

3



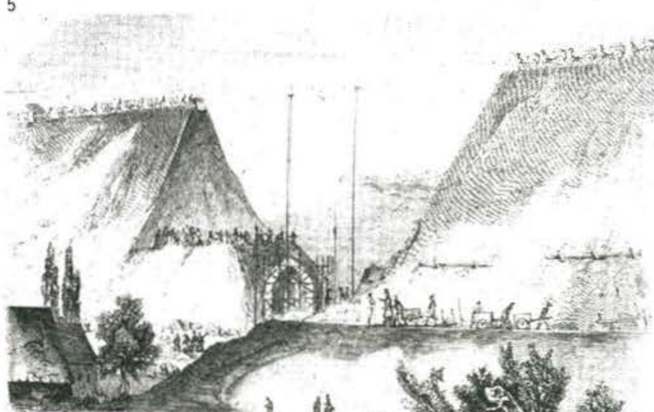
Zur Vorgeschichte der Thüringischen Eisenbahn

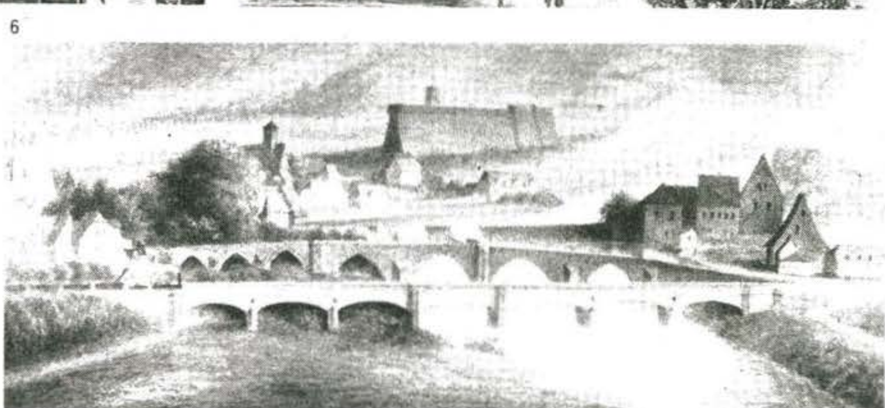
Nachdem Schienenverbindungen zwischen den meisten großen Städten gesichert waren, wollte Preußen auch die östlichen und westlichen Provinzen mit dem neuen Verkehrsmittel erschließen. 1837 erörterte man die von strategischen Gesichtspunkten bestimmte Frage, ob eine solche Bahn nördlich oder südlich des Harzes entlang zu führen sei. Schließlich wurde erkannt, daß beide Varianten rentabel und damit wünschenswert wären. Als nördliche Verbindung kam eine Linie Berlin–Magdeburg–Braunschweig–Hannover–Lippstadt–Hamm in die Rheinprovinz in Betracht. Die Planung der beabsichtigten Bahn südlich des Harzes verfolgten die thüringischen Staaten weit aufmerksamer. Mitte 1839 war Preußen unter weitgehender Meidung thüringischer Staatsgebiete bereit, eine Eisenbahn von Halle über Mühlhausen–Eschwege–Waldkappel und Kassel weiter in die Rheinprovinz auf Staatskosten zu bauen. Diese Nachricht setzte die Eisenbahnfrage in Thüringen wiederum auf die Tagesordnung. Besonders Erfurt sah seine wirtschaftliche Zukunft bedroht. Bürgermeister Wagner berichtete sofort an die preußische Regierung in Erfurt, die umgehend den Oberpräsidenten der Provinz Sachsen informierte. Als keine Antwort kam, sandten die Stadtverordneten im Januar 1840 eine Petition an den preußischen König, die auch unbeantwortet blieb. Ihr folgte im August 1840 ein weiteres Immediatsgesuch, in dem Stadtrat Herrmann die „merkantilen Gesichtspunkte" nochmals eingehend darlegte. Da die Ende Dezember 1840 erteilte Antwort der Regierung ausweichend lautete, entsandten die Stadtverordneten im März 1841 eine Deputation zum König nach Berlin. Doch auch diese kehrte ohne verbindliche Antwort zurück. Die Bemühungen der preußischen Stadt Erfurt wurden von den thüringischen Staaten keineswegs unterstützt. List jedoch setzte sich in der Öffentlichkeit und bei den thüringischen Herrscherhäusern leidenschaftlich für den Eisenbahnbau über Erfurt–Gotha–Eisenach ein. Er erreichte schließlich, daß sich die Regierungen von Sachsen-Weimar, Sachsen-Coburg/Gotha und Sachsen-Meiningen am 19. August 1840 zu einem „Thüringischen Eisenbahnverein" zusammenschlossen. Dieser sollte nun thüringische Forderungen gegenüber Preußen vertreten. List erarbeitete indes Vorschläge, die dieser Verein der preußischen Regierung unterbreitete. Den großen Vorstreiter, der auf eine Lebensstellung hoffte, zog man jedoch zu weiteren Verhandlungen nicht mehr hinzu und verabschiedete ihn mit einem „Ehrengeschenk von 100 Friedrichsdor." Obwohl der preußische König schon im Januar 1840 eingehende Untersuchungen zum Bau einer Linie Halle–Nordhausen–Kassel–Lippstadt anordnete, erklärte sich Preußen – mit den thüringischen Staaten im Zollverein vertraglich verbunden – bereit, die Untersuchungen auch auf eine Linie Halle–Weimar–Erfurt–Gotha–Eisenach–Kassel auszudehnen. Im November 1840 legte Preußen unter Wahrung seiner Interessen drei Varianten einer möglichen Linienführung vor:

1. Halle–Nordhausen–Heiligenstadt–Kassel,
2. Halle–Mühlhausen–Eschwege–Waldkappel–Kassel und
3. Halle–Erfurt–Eisenach–Rothenburg–Kassel (Abb. 2).

Die erste Linie wurde als kostspielig und schwer ausführbar von vornherein ausgeschlossen. Eine Anschlußbahn zur preußischen Festung wäre über Artern und Gebesee 70 km lang geworden. Der zweite Vorschlag entsprach den preußischen Vorstellungen von 1839 und hatte wie der erste den Vorteil, fast ausschließlich auf eigenem Staatsgebiet zu verlaufen. Die Anschlußbahn nach Erfurt verkürzte sich, jedoch wäre wegen der langen Steigungen zur Überwindung des Hainichs ein Schiebebetrieb unumgänglich gewesen. Für den dritten Vorschlag wurden nochmals zwei Varianten untersucht. Im April 1841 entschied sich das Ministerium – durch technische, ökonomische und strategische Gründe überzeugt – für die Linie Halle–Weimar–Erfurt–Gotha–Eisenach–Kassel. Der hartnäckige Kampf um eine Eisenbahn durch Thüringen hatte sich gelohnt!
Verhandlungen zwischen Sachsen–Weimar, Sachsen–Coburg/Gotha, Kurhessen und Preußen folgten. Sie fanden bereits am 20. Dezember 1841 in dem unterzeichneten Staatsvertrag

4


5


6


1 768 wurde sie bereits erstmals erwähnt: die Königsstraße. Schon damals kreuzte sie in Thüringen zahlreiche Handelsstraßen.

2 Die von Preußen 1840 erarbeiteten drei Varianten einer möglichen Verbindung von Halle nach Kassel

3 August Mons, Erbauer und späterer Betriebsdirektor der Thüringischen Eisenbahn

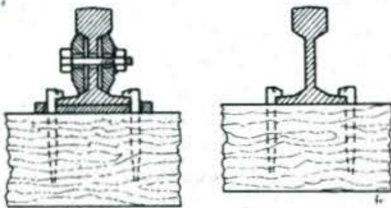
4 Bau des Doppeltunnels und der Brücke über den Wallgraben am Schmidtstedter Tor zu Erfurt im Jahre 1847

5 Bau des Eisenbahndammes bei Apolda 1846

6 Die Saalebrücke der Thüringischen Eisenbahn vor dem Bahnhof Kösen 1847. Dahinter die Straßenbrücke, die große Flußwehranlage und das Gradierwerk.

ihren Abschluß. Hierin waren Bau und Betrieb der Thüringischen Eisenbahn nach dem preußischen Eisenbahngesetz von 1838 und nach preußischen Normen vereinbart worden. Da die thüringischen Staaten aus finanziellen Gründen den Bahnbau auf Staatskosten ablehnten, bildeten sich 1842 in den Städten entlang der geplanten Linie Aktienvereine. Ein dazu im Frühjahr 1842 veröffentlichter Aufruf hatte Erfolg. Aus dem Kreis der Aktienvereine trat am 25. März 1842 in Erfurt ein provisorischer Ausschuß zusammen, der den Bau der Bahn durch eine zu bildende Aktiengesellschaft beschloß. Man bat die beteiligten Regierungen Vorarbeiten und einen Kostenanschlag aufstellen zu lassen. Diese Arbeiten begannen im Frühjahr 1843 und wurden Anfang 1844 den Regierungen übergeben. Die ermittelten Kosten beliefen sich auf 9,8 Mill. Taler; die Regierungen bewilligten aber nur 9 Mill. Taler als Grundkapital. Die erste Aufforderung zur Aktienzeichnung hatte mit 500 000 Talern ein so ungünstiges Ergebnis, daß die Regierungen um Mitbeteiligung gebeten werden mußten. In einem Staatsvertrag vom 19. April 1844 kamen die sächsische und die preußische Regierung überein, einer Aktiengesellschaft die Konzessionen zum Bau und Betrieb der Bahn von Halle zur kurhessischen Grenze zu erteilen, ein Viertel des Aktienkapitals selbst aufzubringen und Zinsgarantien zu übernehmen. Diese staatlichen Zugeständnisse wirkten so positiv, daß „die Nachfrage nach günstigen Eisenbahnactien nicht zu befriedigen war."
Am 3. August 1844 wählte die nach Weimar einberufene erste Generalversammlung der Aktionäre den Verwaltungsrat und ernannte die Mitglieder der Direktion. Letztere vereinigten sich mit den eingesetzten Regierungskommissaren zwei Tage später zur Direktion. Ihr wurde nun die Verwaltung und Bauausführung übertragen. Das auf der Generalversammlung angenommene Statut der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft (ThEG) genehmigte Preußen am 20. August 1844 und erteilte gleichzeitig die Konzession. Vorsitzender der Direktion und des Verwaltungsrates war Graf von Keller, preußischer Landrat und Regierungskommissar, was die Vormachtstellung Preußens verdeutlicht. Die Direktion nahm auf das Betreiben von Bürgermeister Wagner in Erfurt ihren Sitz. Als Oberingenieur wurde August Mons (1809–1872) angestellt, der sich schon beim Bau der Magdeburg-Leipziger Bahn bewährt hatte (Abb. 3). Er war gleichzeitig Betriebsdirektor und seine Verpflichtung bis ein Jahr nach Fertigstellung der Bahn zunächst begrenzt.

7



8



7 Die Oberbauform der Thüringischen Eisenbahn von 1848

8 Das Stationsgebäude in Erfurt um 1850

9 Lageplan und vereinfachtes Höhenprofil der Thüringischen Eisenbahn aus dem Jahre 1856 zwischen Halle und Gerstungen. Die Kilometerangaben sind auf den heutigen Stand bezogen.

10 Kopf des Erinnerungsblattes, das anläßlich der Probefahrt bis Erfurt am 22. März 1847 herausgegeben wurde.

Repros: Sammlung Verfasser;
Zeichnungen: Verfasser

Vom Bau der Thüringischen Eisenbahn

Die von den Regierungen in Auftrag gegebenen Vorarbeiten wurden der Direktion gegen Bezahlung überlassen. Im Zuge der landespolizeilichen Prüfungen gab es manche Probleme. Um beispielsweise dem etwa 28 000 Einwohner zählenden Erfurt einen günstig gelegenen Bahnhof zu verschaffen, waren schwierige Verhandlungen mit den Festungsbehörden nötig. Widersprechende Interessen erforderten die Ausarbeitung von acht verschiedenen Projekten, in denen die Bahnlinie an Erfurt vorbeigeführt werden sollte. Die für einen Bau außerhalb der Festungswälle sprechenden Projekte hatten alle den Nachteil, daß „nur mangelhafte Bahnhofsgebäude errichtet werden durften ... oder nur unter großer Raumbeschränkung ... zu benutzende Gebäude construirt werden sollten." Die Projekte für die Einführung der Bahn in die Festungswälle waren „ungünstig für den Betrieb und wegen der Durchbrechung der Festungswälle sehr theuer." Endlich kam eine Vereinbarung zustande, die abweichend von den ersten Projekten eine günstige Linie innerhalb der Festungswälle gewährte. Die Stadt stellte die benötigten Grundstücke kostenfrei zu Verfügung. Die Gebäude unterlagen keiner Einschränkung und konnten massig und repräsentativ hergestellt werden. Jedoch waren zwei Doppeltunnel durch die Wälle und hölzerne Brücken über die Gräben erforderlich (Abb. 4).
Die Gesamtleitung des Baues wurde Mons anvertraut. Er richtete sechs Bauabteilungen ein, die von Abteilungsingenieuren geleitet wurden. Ihnen waren Sektionsingenieure für die Beaufsichtigung kürzerer Strecken und Stationsingenieure für einzelne Bauwerke beigegeben.
Der Grunderwerb gestaltete sich recht schwierig, weil der Grundbesitz vielfach gespalten war. Man bemühte sich, die Landbesitzer durch großzügige Entschädigungen zur freiwilligen Abgabe zu bewegen, um so Kosten für „amtliche Expropriationsverfahren" zu sparen. Trotzdem mußten noch zahlreiche Prozesse geführt werden.
Der erste Spatenstich erfolgte daher erst Anfang Oktober 1844. Die notwendigen Erdarbeiten erwiesen sich dabei als sehr umfangreich. Der Voranschlag nennt „1 580 000 Schachtruthen Erde und Fels", die zu verarbeiten waren. Tatsächlich wurden es aber bis 1849 2 016 500 Schachtruthen (8 977 256 m³)! 500 Zentner Pulver ver-

brauchte man für Sprengungen. Der höchste Damm war bei Apolda mit 70-Fuß-Höhe zu schütten (Abb. 5), der tiefste Einschnitt mit 63-Fuß-Tiefe in der Nähe von Tröbsdorf bei Weimar zu graben. Für all diese Arbeiten schloß die Thüringische Eisenbahn mit sogenannten „Arbeiterschachten" – es handelte sich hierbei um Arbeitergruppen, die einen Schachtmeister um sich scharten – direkte Verträge über bestimmte Leistungen ab. Zeitweise waren bis zu 15 000 Arbeiter beschäftigt. Untergebracht waren sie meist in den Dörfern entlang der Bahnlinie. In Tröbsdorf bei Weimar, wo mehr als 1 000 Arbeiter an dem tiefen Einschnitt tätig waren, quar-

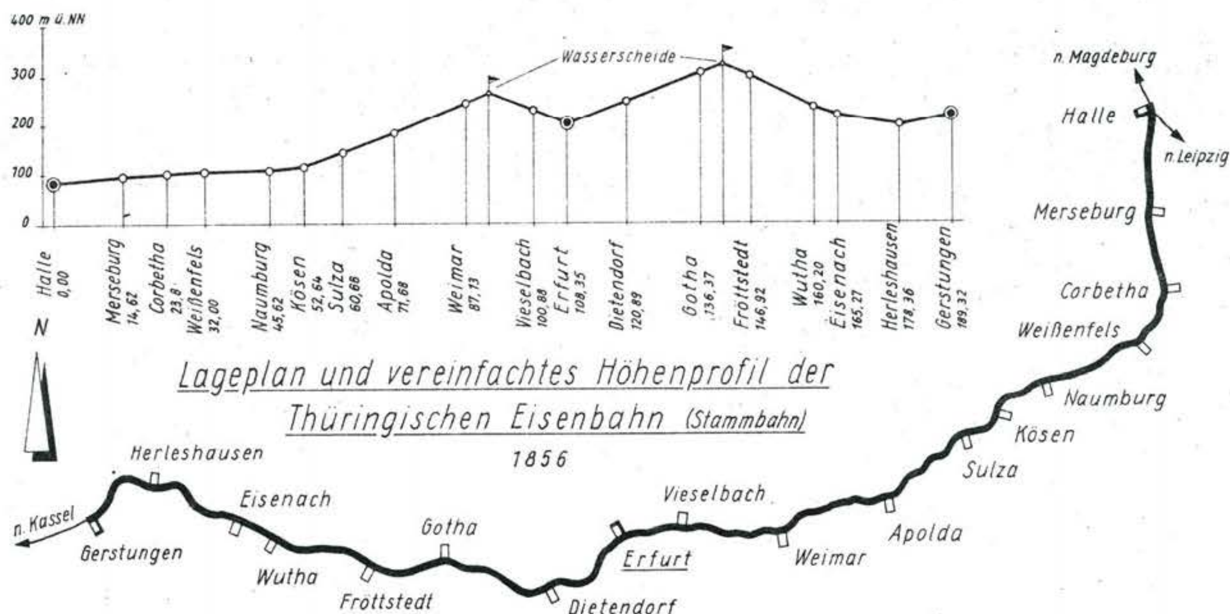
wurde sogleich zweigleisig hergestellt. Der Oberbau bestand aus breitbasigen Schienen mit einer Metermasse von 27 kg und etwa 6-m-Länge. Auf Eichenschwellen aufgenagelt, brachte man an den Stößen acht Zoll lange Backen an", die mit Schrauben in die Höhlungen hineingepreßt beide zu einem ganzen zu machen versprechen." (Abb. 7)
Die Anlage der Bahnhöfe war mit erheblichen Kosten verbunden, weil „viele bedeutende Städte berührt werden und dauerhafte Massivbauten (statt vorgesehener Fachwerkbauten) ausgeführt werden." Für den Ausbau der Anschlußbahnhöfe Halle und Gerstungen waren schon frühzeitig Verhandlungen mit der

den konnten, schritt der Bahnbau von Osten nach Westen voran.

Die Eröffnung der Thüringischen Eisenbahn

Die Strecke Halle–Gerstungen wurde abschnittsweise dem öffentlichen Verkehr übergeben:
Halle–Weißenfels 4,25 Meilen (31,9 km) am 20. Juni 1846,
Weißenfels–Weimar 7,24 Meilen (55,1 km) am 20. Dezember 1846,
Weimar–Erfurt 2,86 Meilen (21,4 km) am 1. April 1847,
Erfurt–Gotha 3,75 Meilen (27,9 km) am 10. Mai 1847,
Gotha–Eisenach 3,83 Meilen (28,8 km)

9



tierte man sie zwangsweise in allen Häusern ein. Trotzdem mußte die ThEG „nahe der Ullaer Brücke eine Arbeiterkaserne errichten, die 1 000 Arbeitern gegen mäßiges Miethgeld Obdach bot". Die geringe Entlohnung und die geforderten hohen Leistungen führten zu Protesten und Forderungen nach besserer Bezahlung. Zur Aufrechterhaltung der Ordnung erließ die Gesellschaft Verhaltensvorschriften, in welchen „die Strafe der Entlassung vorzugsweise als Mittel gegen Ungehörigkeit festgesetzt worden ist."
Doch zurück zum Bahnbau: Insgesamt mußten sieben Flußtäler meist mehrfach gekreuzt und Wasserläufe 13mal verlegt werden. 355 Brücken unterschiedlicher Abmessungen und Konstruktionen wurden errichtet (Abb. 6). Hinzu kamen 68 Wegüber- und -unterführungen und 179 Wegübergänge in Planumshöhe. Dabei mußten rund 190 000 m³ Erde ausgehoben, rund 260 000 m³ Mauerwerk hergestellt und dafür 2 400 000 Taler aufgewendet werden. Der Unterbau mit 24-Fuß-Breite

10



Magdeburg-Leipziger und der hessischen Friedrich-Wilhelm-Nordbahn-Gesellschaft aufgenommen worden. 1845 stand dann fest, in Halle die Züge ungehindert von einer Bahn auf die andere zu überführen. Mit der kurhessischen Bahn einigte man sich darüber erst im Jahre 1848.
Trotz zahlreicher Schwierigkeiten, von denen hier nur einige angedeutet wer-

am 24. Juni 1847 und Eisenach–Gerstungen 3,13 Meilen (24,4 km) am 25. September 1849.
Gleichzeitig eröffnet werden konnte mit dem zuletzt genannten Abschnitt die hessische Strecke Gerstungen–Kassel (Abb. 9).
Die Feierlichkeiten zur Inbetriebnahme der einzelnen Streckenteile zwischen Halle und Gerstungen beschränkten sich auf das Notwendigste. Die Krisenzeiten und Vorboten der Revolution von 1848 warfen bereits ihre Schatten voraus. So fuhr am 2. Mai 1847 zwischen Erfurt und Gotha der Eröffnungszug, gezogen von der Lokomotive GOTHA. Der Herzog hatte aber veranlaßt, daß keine Feierlichkeiten stattfinden, da sie „in jetziger Zeit unpassend" seien.

Quellenangaben
(1) Geschäftsberichte der Thüringischen Eisenbahn von 1845–1881, Verwaltungsarchiv der Rbd Erfurt
(2) Bezirksvorstand Erfurt des DMV: Erfurter Blätter, Hefte 1–4/1982
(3) Sammlung des Verfassers

Einsendungen für Veröffentlichungen auf dieser Seite sind mit Ausnahme der Anzeigen „Wer hat – wer braucht?" von den Arbeitsgemeinschaften grundsätzlich über die zuständigen Bezirksvorstände zwei Monate vor Erscheinen des jeweiligen Heftes an das Generalsekretariat des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR, Simon-Dach-Straße 10, Berlin, 1035, zu schicken. Anzeigen zu „Wer hat – wer braucht?" bitte direkt zum Generalsekretariat senden, Hinweise im Heft 1/1987 beachten.

Ausstellungen

Dresden, 8027 – AG 3/115
Vom 19. bis 26. 8. 1987 im Klubhaus „Friedrich Wolf" Dresden-Klotzsche, Hauptstraße 55. Gezeigt werden neben verschiedenen Modellbahnanlagen die Wettbewerbsmodelle des Bezirksausscheids des BV Dresden (im Zusammenhang mit dem Internationalen Modellbahnwettbewerb in Erfurt nur bis 22. 8. 87). Öffnungszeiten: werktags 15.00 bis 19.00 Uhr, sonnabend, sonntag 10.00 bis 18.00 Uhr. Zu erreichen mit Bus Linie 80, Haltestelle Am Steinacker oder Straßenbahn Linie 8, Haltestelle Schroederstraße.

Dresden 8010 – AG 3/7
Am 12. und 13. September 1987 in Dresden-Klotzsche, 8080, Stralsunder Straße (gegenüber dem Postamt), anläßlich des 25jährigen Bestehens der AG. Gezeigt werden u. a. 20 Feldbahnlokomotiven, Loren, Spezialfahrzeuge und Zubehör. Betriebsfähige Feldbahnloks werden vorgeführt, es besteht die Möglichkeit einer Rundfahrt mit dem Personenzug. Öffnungszeiten an beiden Tagen von 11.00 bis 18.00 Uhr.

Arbeitsgemeinschaften

Neugründung
Schwedt, 1330 – AG 5/31
Freunde der Eisenbahn
Vors.: Tristen Pommer, Str. der DSF 22, Schwedt, 1330

Sonderfahrten

Bezirksvorstand Greifswald
Am 22. 8. 1987 mit BR 99.46 und Traditionszug von Putbus nach Göhren. Fahrpreis: Erwachsene 10,00 Mark, Kinder von 6 bis 10 Jahre 5,00 Mark. Abfahrt in Putbus 8.57 Uhr, Ankunft in Putbus ca. 15.40 Uhr. Fahrkartenbestellung per Postanweisung an: DMV Bezirksvorstand Greifswald, Johann-Stelling-Str. 30, Greifswald, 2200.

Bezirksvorstand Halle
Am 3. Oktober 1987 von Leipzig Hbf – Merseburg – Röblingen – Vitzenburg – Naumburg – Leipzig Hbf. Geplanter Lokeinsatz: 03 001, 52 6666, 94 1292, 218 031. Abfahrt ca. 8.00 Uhr, Ankunft ca. 18.00 Uhr. Teilnehmerpreise: Erwachsene 37,60 Mark; Kinder (6 bis 10 Jahre in Begleitung Erwachsener) 21,30 Mark. Vorzugspreis für DMV-Mitglieder (AG- und Mitgliedernr. angeben) 31,00 Mark. Im Teilnehmerpreis sind inbegriffen: Begleitheft, Imbißbeutel, Fotogenehmigung für zahlreiche Fotohalte. MITROPA-Bewirtschaftung und Souvenirverkauf im Zug. Teilnehmemeldungen durch Einzahlung des entsprechenden Betrages nur per Postanweisung bis 15. September 1987 an DMV – BV Halle, Kommission Eisenbahnfreunde, PSF 8, Mölkau, 7126. Fahrkarten mit verbindlicher Abfahrtzeit werden zugeschickt.

AG 3/75 „Eisenbahntradition" Zwickau
Am 26. September 1987 mit dem Traditions-Eilzug und den Lokomotiven 50 849 und 52 6666 von Zwickau über Stollberg, Karl-Marx-Stadt, Narsdorf nach Rochlitz. Rückfahrt über Penig, Glauchau. Abfahrt in Zwickau gegen 9.00 Uhr, Rückkehr gegen 19.00 Uhr. Souvenir- und Imbißverkauf im Zug. Teilnehmerpreise: Erwachsene 35,70 Mark, Kinder bis 10 Jahre 19,20 Mark, DMV-Mitglieder (nur bei Angabe der Mitgliedernr.) 30,00 Mark. Teilnahmemeldungen durch Einzahlung des entsprechenden Betrages nur per Postanweisung bis 5. 9. 1987 an Manfred Tischer, Andersen-Nexö-Straße 3, Zwickau, 9590. Der genaue Fahrplan wird mit der Fahrkarte zugeschickt.

Bezirksvorstand Berlin
Am 10. und 11. Oktober 1987 von Berlin-Lichtenberg über Wriezen – Werbig – Frankfurt (Oder) nach Berlin-Lichtenberg mit Lok 01 137 und 65 1049 und dem Traditions-Eilzug der DR. Abfahrt Berlin-Lichtenberg etwa 8.22 Uhr, Ankunft etwa 17.20 Uhr. Teilnehmerpreis 40,00 M, Kinder 21,30 M (6–10 Jahre), DMV-Mitglieder 30,00 M jeweils einschließlich Mittagessen und Programmheft. Teilnahme von Kindern nur in Begleitung der Eltern. Es sind keine weiteren Ermäßigungen möglich. Freifahrscheine haben keine Gültigkeit. Kaltverpflegung und Getränke im Zug gegen Bezahlung.
Bestellung nur mittels Postanweisung bis zum 15. September 1987 unter Angabe der gewünschten Teilnehmerkarten (Erwachsene/Kinder/DMV-Mitglieder) sowie des gewünschten Fahrttermins (ggf. angeben, ob Ausweichtermin möglich) an Deutschen Modelleisenbahn-Verband der DDR, Bezirksvorstand Berlin, Wilhelm-Pieck-Str. 142, Berlin, 1054. Anmeldungen von DMV-Mitgliedern bitte als AG-Sammelbestellung.
Die Teilnehmerkarten werden bis Ende September 1987 per Post zugeschickt. Reklamationen über nicht erhaltene Teilnehmerkarten bzw. unvollständige Zusendung sind bis 5. Oktober 1987 schriftlich an Bestelladresse oder vor Fahrtantritt dem Fahrtleiter bekanntzugeben. Spätere Reklamationen werden nicht anerkennt. Zugeschickte Karten werden nicht zurückgenommen.

Sonderfahrt ab Weißwasser
Die AG 2/26 Weißwasser des DMV organisiert am 12. und 13. September 1987 Sonderfahrten auf 600-mm-Spur. Abfahrtort: Ziegelei Weißwasser, Abfahrt jeweils 10.00 Uhr, 14.00 Uhr und 16.00 Uhr; Preise: 10.00-Uhr-Fahrt: 10,00 Mark, sonst 5,00 Mark. Zum Einsatz gelangt ein Traditionszug sowie die ehemalige DR-Dampflok 99 3301.

Tauschmarkt

Bezirksvorstand Magdeburg
Am 20. September 1987 von 10.00 bis 14.00 Uhr im Klubhaus der Eisenbahner (im Stadtpark, Straßenbahnlinie 4 und 5 Richtung Krakau, Haltestelle Zollbrücke). Tischbestellungen sind unter Angabe der AG- und Mitgliedsbuchnr. sowie Tauschartikel bis 31. August 1987 an DMV – BV Magdeburg, Karl-Marx-Straße 250, Magdeburg, 3010 zu richten. Bei AG-Sammelbestellungen sind alle Namen sowie AG- und Mitgliedsbuchnr. aufzuführen.

MOROP-Kongreß

Anläßlich des MOROP-Kongresses finden folgende Veranstaltungen in Erfurt statt:

Fahrzeug-Ausstellung
Bahnhof Erfurt West vom 5. 9. bis 13. 9. 87 geöffnet täglich 9.00 bis 19.00 Uhr;

Modellbahn-Ausstellungen
„iga"-Gelände
Halle 13 vom 29. 8. bis 13. 9. 87 geöffnet täglich 9.00–17.00 Uhr, gezeigt werden Modellbahnanlagen, die dem Vorbild nachgestaltet sind, und Modelle des Internationalen Modellbahnwettbewerbes 1987.
AG 4/33
Schmidtstädter Straße vom 5. 9. bis 13. 9. 87. Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 14.00–19.00 Uhr, Samstag und Sonntag 10.00–19.00 Uhr.
AG 4/50 – Erfurt
Im Schuhkombinat „Paul Schäfer" Erfurt, Karl-Marx-Allee vom 5.9. 87 bis 13. 9. 87. Öffnungszeiten: Montag–Freitag 14.00–19.00 Uhr, Samstag und Sonntag 10.00–19.00 Uhr.

Traditionszugbetrieb
zwischen Erfurt Hbf und Erfurt West vom 5. 9. bis 13. 9. 87, außerdem Einsatz eines historischen Straßenbahnwagens in Erfurt vom 5. 9. bis 13. 9. 87 auf der Strecke Domplatz – Anger – „iga".

Für sein 25jähriges erfolgreiches Wirken bei der Gestaltung von Modellbahn- und Fahrzeug-Ausstellungen sowie der Traditionspflege wurde der Deutsche Modelleisenbahn-Verband der DDR mit der „Ehrenurkunde des Ministers für Verkehrswesen" ausgezeichnet. Überreicht wurde die Auszeichnung anläßlich einer außerordentlichen Präsidiumssitzung am 9. Juli 1987 in Berlin.

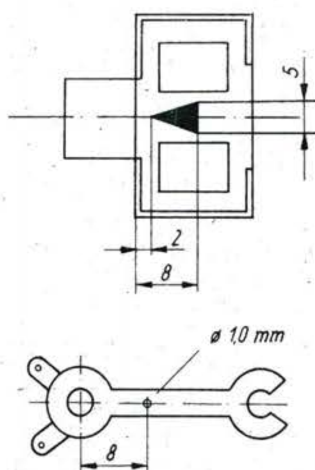
Manfred Ohlsen: „Der Eisenbahnkönig Bethel Henry Strousburg – Eine preußische Gründerkarriere", Verlag der Nation, Berlin, 350 Seiten, 87 Abb., 15,80 M

Bethel Henry Strousburg – bisher in einschlägigen Veröffentlichungen kaum oder nicht erwähnt – war ein Mann, der es verstand, besondere Geschäfte zu machen. Und dabei stand viele Jahre der Eisenbahnbau im Vordergrund. 1300 km Eisenbahnstrecken in Deutschland und 1700 km in Rußland, Ungarn und Rumänien ließ er errichten. Mehr noch: Er organisierte auch deren Finanzierung, ohne dabei lange Zeit nicht zu kurz zu kommen. Manfred Ohlsen beschreibt das Leben von Bethel Henry Strousburg, beleuchtet eindrucksvoll die gesellschaftlichen Hintergründe, die es ermöglichten, daß in jener Zeit – eben der Gründerzeit – durch ungesetzliche Manipulationen der Bahnbau enorm vorangetrieben wurde. Strousburgs Trick, nämlich Aktien für Leistungen, d. h. dem Bahnbau auszugeben, dafür kein Geld zu zahlen und außerdem das Aktienkapital höher anzusetzen als die Baukosten es tatsächlich erfordert hätten, funktionierte über viele Jahre hinweg ausgezeichnet. Sogar Karl Marx und Friedrich Engels beschäftigten sich mit dieser Erscheinung des Kapitalismus der freien Konkurenz. Reichtum, Ansehen und Vornehmheit. Das war die Welt, in der Strousburg lebte und sogar bei Bismarck Eindruck machte. Als sich aber eines Tages die Aktien nicht mehr absetzen ließen, geriet Strousburg mehr und mehr in eine finanzielle Sackgasse. Nach seiner Verhaftung und Freilassung in Rußland widmete er sich der Zeitungsarbeit. Dies und weiteres ist dem Buch über den „Eisenbahnkönig" zu entnehmen. Es ist mehr als nur ein „Eisenbahnbuch". Es geht hierin auch nicht um die Technik von Lokomotiven und Wagen, es geht eigentlich um deren Grundlage – nämlich den ökonomischen Voraussetzungen, die den Bahnbau überhaupt erst ermöglichten. Bisher ist dieses Thema in den Veröffentlichungen viel zu kurz gekommen. Deshalb kann und muß den Eisenbahnhistorikern dieses Buch empfohlen werden – sozusagen für ein Grundlagenstudium!
Wolf-Dietger Machel

Falls dieser Titel beim Buchhandel vergriffen ist, bitte die Leihmöglichkeiten in den Bibliotheken nutzen.

Kuppelabstand verringert

Zum Thema „Kurzkupplung zwischen Lok und Tender" wurde schon viel geschrieben. Trotzdem haben mich die bisherigen Varianten nicht befriedigt. So erweist sich der Bauaufwand als zu groß, und im Betriebseinsatz ist die Kupplung zu steif.
Eine bessere Lösung fand der VEB Plasticart beim H0-Modell der BR 56. Sie bietet sich geradezu für die PIKO 01, 03, 41 an.
Folgender Umbau ist empfehlenswert: Der Drehzapfen im Kuppelkasten der PIKO-Lokomotiven ist als erstes zu entfernen. Damit sind die Federn in der Lage, alle Zugkräfte aufzunehmen. Der Kuppelabstand verringert sich auf ein Minimum. Zum Schutz vor Überlastung wird in dem Kuppelkasten, gemäß der Zeichnung, eine Aussparung eingearbeitet. Dann ist eine Bohrung (Durchmesser 1,0 mm), die einen 7 mm langen Stahlstift aufnimmt, in die Kupplungsstange vorzunehmen. Auf eine gegenseitige Isolation ist zu achten (Kurzschlußgefahr!).



Nach erfolgtem Zusammenbau und Überprüfung des Kupplungsspiels kann die Lok mit dem Tender gekuppelt werden.
Text und Zeichnung: Ing.-Päd. D. Sabsch, Halle (S.)

Nochmals: TT-Modell 250 112-0

Mit diesem Triebfahrzeug vervollständigt der VEB BTTB die Palette der Elloks um ein attraktives, sehr detailliert ausgeführtes Modell.
Ich unterzog ein solches Fahrzeug einem Dauertest und habe folgendes festgestellt: Die Stromabnahme über die Haftradsätze ist völlig unbefriedigend und somit eine Langsamfahrt über die Kombinationen Weiche–Kreuzung, Kreuzung–Kreuzung oder über eine Weiche mit schlecht stromführender Zunge nicht möglich. Deshalb sollte der Stromkreis über die mittlere Achse geführt werden. Zu diesem Zweck habe ich einen Haftradsatz durch einen Radsatz der BR 211/242 ersetzt. Die Speichenräder fallen hinter den Drehgestellblenden kaum auf. Die Zugkraft wird dadurch zwar etwas geringer, die Stromabnahme ist aber jederzeit sicher gewährleistet.
Die Scherenstromabnehmer sind sehr vorbildgetreu ausgeführt; sie haben jedoch nicht die Breite der Bügel älterer Ellokmodelle, nach denen ich meine Fahrleitungsanlage ausgerichtet habe. Mit feinem Draht wurde deshalb ein Scherenstromabnehmer in der angehobenen Stellung so arretiert, daß er sich nicht im Längskettenwerk (vor allem im Gleisbogen) verhaken kann. Ein Testergebnis über den Innenkreis mit den „Regel"-Kettenwerklängen allerdings liegt nicht vor, da er auf meiner Anlage fehlt.
W. Frenzel, Radebeul

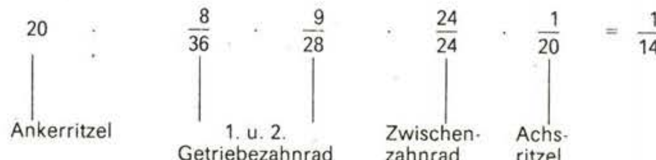
Mit Spannung habe ich den Beitrag über die BR 250 des VEB BTTB erwartet und gelesen. Ich bestätige viele gute Neuerungen. Um eine bessere Laufqualität des Modells zu erreichen, habe ich nachstehende Veränderungen vorgenommen:
– Die Stromabnahme über die Räder wird verbessert durch die Montage zusätzlicher Schleifer für die B-Achsen (Schleifstelle – Lauffläche).
– Die Stromführung kann günstiger gestaltet werden, wenn man am Dachstromabnehmer einige Farbteile unter dem Schleifstück entfernt und Drahtstücke in das Schleifstück zur Vermeidung des Durchrutschens der oberen Schleifarme einlötet.
– Die vertikale Beweglichkeit der B-Achse im Triebdrehgestell verbessert sich durch das Vergrößern der Lagerfläche.
– Steht eine ideale Gleisgeometrie nicht zur Verfügung, sollte die freie Beweglichkeit zwischen den Drehgestellen verbessert werden. Dazu wurde die Halteklammer des Laufdrehgestells entfernt und dafür eine Mittelpunktlagerung eingebaut.
– Die Zugkraft der Lok ist unzureichend, da bei der Überfahrt einer Gleisverbindung ein Zug mit drei Rekowagen zum Rutschen kommt (Lok steht fast – Anker dreht sich). Die zuletzt genannte Erscheinung kann durch das Entfernen der B-Achse vermindert werden, wobei dadurch allerdings eine ungenügende Stromzuführung entsteht.
Mit diesen Veränderungen konnten die Laufeigenschaften der BR 250 insgesamt verbessert werden.
R. Menzel, Glauchau

Optisch verbessert

Der VEB PIKO bietet bekanntlich verschiedene Reisezugwagen mit Inneneinrichtung an. Sie ist jedoch einfarbig (weiß, hellgrau, gelb, orange) und entspricht so nicht dem Vorbild. Deshalb sollte man wesentliche Teile der Inneneinrichtung farbig gestalten, kann doch dadurch der Gesamteindruck eines Reisezugwagenmodells merklich verbessert werden. Zunächst empfiehlt es sich, die verschiedenen Personen-, Eilzug- und D-Zugwagen der DR und anderer Bahnverwaltungen innen genau anzusehen! Dann erst ist eine Farbbehandlung der Modelle zweckmäßig. Folgende Arbeitsschritte haben sich dabei bewährt:
– Zerlegen des Wagens in seine Einzelteile,
– mehrfarbiges Gestalten der Inneneinrichtung und gegebenenfalls der Decke. Dafür ist Plakatfarbe völlig ausreichend, sie kann mit Schultemperafarbe abgetönt werden. Wasserfarben haben allerdings die Eigenschaft, nach dem Aufbringen auf glatte Plastflächen Tropfen zu bilden. Ursache dafür ist die hohe Oberflächenspannung des Wassers. Durch einige Tropfen des Reinigungsmittels FIT, die in das Farbgemisch gegeben werden, wird diese Oberflächenspannung stark herabgesetzt, und ein gleichmäßiges Auftragen der Farbschicht ist möglich. Größere Flächen (auch Tischimitationen) muß man vor der Farbbehandlung mit feinem Sandpapier aufrauhen, um die Haftung der Farbe zu gewährleisten.
– Nach dem Trocknen der Farbe erfolgt die Montage des Wagens. Folgendes ist bei den Arbeiten zu beachten:
– Vor dem Aufbringen eines weiteren Farbanstriches muß der vorherige trocken sein, um ein unbeabsichtigtes Vermischen zu verhindern.
– Sollte die Farbkombination nicht gelingen, kann man sie mit klarem Wasser ohne weiteres entfernen,
– Montage- und Demontagearbeiten sind behutsam vorzunehmen, damit kleine Teile nicht abbrechen.
Wer auf eine Beleuchtung des Wageninneren verzichten will, kann die Beleuchtungseinrichtung demontieren. Der Wagen wird leichter. Bei langen Zügen ist das durchaus vorteilhaft. Natürlich ist es auch möglich, den Reisezugwagen mit einigen „Reisenden zu besetzen".
G. Rieger, Velten

BR 89.2 mit geändertem Getriebe

Viele Modelleisenbahner besitzen das immer noch sehr begehrte H0-Modell der Baureihe 89 von PIKO, auch wenn die zu hohe und demzufolge vorbildwidrige Geschwindigkeit nicht befriedigen kann. Da mich dieser Umstand schon des öfteren zu Umbauvorhaben inspirierte, entschloß ich mich, das Getriebe zu verändern. Dieser Umbau ist mit verhältnismäßig geringem Aufwand möglich und erbringt eine wesentliche Reduzierung der Geschwindigkeit.
Das im PIKO-Modell verwendete Getriebe hat folgende Untersetzung:



Nach dem Umbau ergibt sich die Untersetzung:

$$20 \cdot \frac{7}{36} \cdot \frac{7}{36} \cdot \frac{24}{24} \cdot \frac{1}{20} = \frac{1}{26{,}45},$$

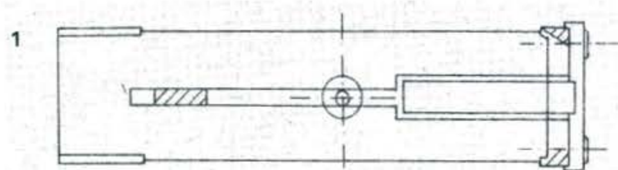
wodurch man eine Geschwindigkeitsreduzierung um den Faktor 1,89 und damit ein fast um die Hälfte langsameres Modell erhält.
Zur Getriebeveränderung werden beide Getriebezahnräder entfernt und durch zwei Zahnräder mit 7/36-Zähnen (m = 0,5) ersetzt, wie im VT 135 (ebenfalls PIKO) vorhanden. Ferner sind noch eine neue Zahnradachse und zwei Abstandshülsen erforderlich. Während eines der neuen Zahnräder einfach nur auf die Achse des ersten Getriebezahnrades geschoben wird, erhält das zweite nun eine neue, durchgehende und in der Lage verschobene Achse, wodurch es wieder in das erste Getriebezahnrad und das Zwischenzahnrad eingreifen kann. Damit es sich seitlich nicht verschiebt, werden die beiden Abstandshülsen beidseitig auf die Achse geschoben.
Abschließend ist am Ballast die Aussparung etwas zu erweitern, wodurch das neue zweite Getriebezahnrad ebenfalls hineinpaßt.
R. Lachs, Berlin

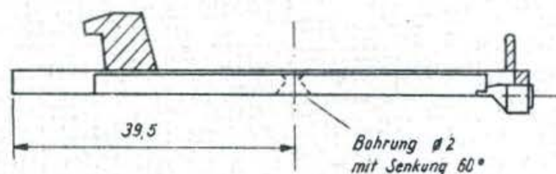
Tender der BR 35 in TT verändert

Der Tender T 28 der Baureihe 35 vom VEB Berliner TT-Bahnen wirkt, bedingt durch die Konstruktion der Tenderbodenplatte, sehr hochbeinig. Die Höhe der Achslager an den Drehgestellblenden stimmt absolut nicht mit der Lage der Tenderachsen überein. Eigentlich hätte das dem Hersteller längst auffallen müssen.
In diesem Beitrag soll nun eine Möglichkeit aufgezeigt werden, wie dem Tender ohne viel Aufwand zu einem vorbildgemäßen Aussehen verholfen werden kann.

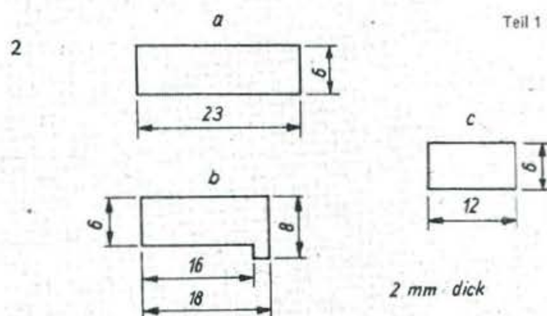
Die Tenderbodenplatte
Lokomotive und Tender werden getrennt, und der Tender wird demontiert. Die Tenderbodenplatte wird gemäß Abb. 1 verändert. Dabei sind alle schraffiert dargestellten Flächen zu entfernen. Nun müssen aus Plast die Teile a bis c nach Abb. 2 angefertigt und anschließend zusammengeklebt werden (Abb. 3). Die kompletten Teile werden nun, wie in Abb. 3 gezeigt, auf der Tenderbodenplatte befestigt. Das ist notwendig, damit sich die Bodenplatte beim Befestigen des Tenderoberteiles nicht nach oben durchbiegt. Dadurch würden sich die inneren Tenderachsen von den Schienen abheben und die Stromabnahme reduzieren. Nach dem Aushärten des Klebers folgt in die Bodenplatte eine Bohrung von 2-mm-Durchmesser, die von unten eine Senkung (60°) bekommt. Jetzt können Puffer, Kupplung und Tenderradsätze wieder eingesetzt werden.

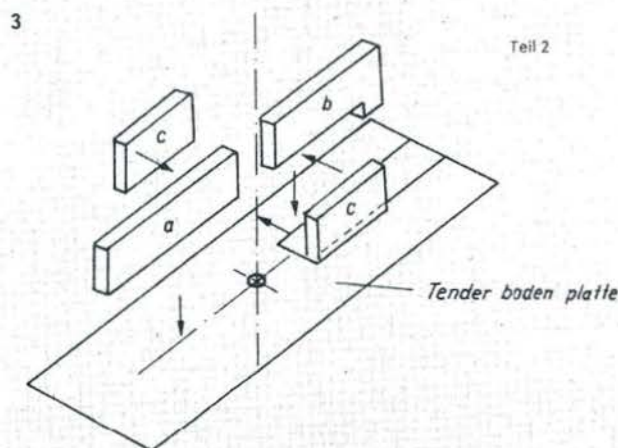
Das Oberteil
Vom Tenderoberteil sind die Ballaststücke links und rechts von den Seitenwänden zu entfernen. Die Unterkante der Tendervorderwand wird so weit abgefeilt, bis das Oberteil genau waagerecht auf der Bodenplatte sitzt.





schraffierte Flächen entfernen



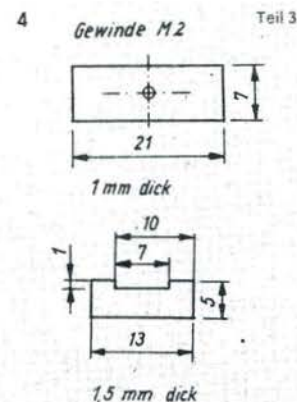


Die Tendervorderwand erhält außerdem noch eine Aussparung für die Zuleitungen. Nun wird das Teil entsprechend Abb. 4 (oben) aus beidseitig kupferkaschiertem Pertinax angefertigt. Es dient als Gegenstück zum Halten des Oberteiles auf der Bodenplatte. Die beiden Halterungen (Teil 3) werden aus Plast ebenfalls nach Abb. 4 (unten) hergestellt.

Die Montage
Das Teil oben (Abb. 4) wird nun in das Tenderoberteil eingelegt und durch Einkleben der beiden Halterungen fixiert. In montiertem Zustand sitzt es unter dem Kohlenkasten des Tenders, praktisch an der Decke des Wasserkastens. Das M 2-Gewinde muß genau über der Bohrung in der Bodenplatte liegen. Nun können die Ballaststücke wieder eingeklebt werden. Es empfiehlt sich, Tenderoberteil und Bodenplatte durch eine Senkkopfschraube M 2 × 16 zu verbinden.
Wenn wir gut gearbeitet haben, steht nun ein vorbildgetreu wirkender Tender T 28 vor uns, da sich das Tenderoberteil jetzt etwa 2,5 mm tiefer befindet.

J. Günzel, Limbach-Oberfrohna

1 Tenderbodenplatte
2 Verstrebung der Tenderbodenplatte
3 Zusammensetzung der Verstrebungen
4 Gegenstück und Halterung
Zeichnungen: Verfasser



Verbesserung am H0-Modell der BR 52 Kon.

Die Fahreigenschaften dieses seit Jahren produzierten Modells aus dem VEB Plasticart Annaberg-Buchholz, Werk 5 Zwickau, sind an sich gut. Nur ließ die Stromaufnahme an meinem Modell etwas zu wünschen übrig und der Vorläufer neigte dazu, an Weichen herauszuspringen. Um die Stromaufnahme für den Motor zu verbessern, habe ich die beiden Radsätze, die ansonsten für die Beleuchtung des Spitzensignals herangezogen werden, dafür genutzt. Und zwar befestigte ich an der Bodenplatte zwei Drähte, die zum Tender führen. Am besten klebt man die Drähte mit Plastikfix an. Beide Drähte lassen sich problemlos am Motor anlöten; das Tendergehäuse kann ohne weiteres befestigt werden. Außerdem ist es vorteilhaft, den Vorläufer durch ein kleines Ballaststück (Blei) zu beschweren, das ebenfalls angeklebt wird.

A. Scurt, Friesen

Horst Reichenbach (DMV), Erfurt

Eine eingleisige Hauptbahn

Die Streckenführung der U-förmigen H0-Heimanlage wurde so gewählt, daß an einigen Stellen der Eindruck einer zweigleisigen Hauptstrecke entsteht.
Das Motiv stellt das Vorland des Thüringer Landes dar. Allerdings ist kein konkretes Vorbild nachgestaltet worden. Gebäude, Gleisführungen und Fahrzeuge entsprechen aber durchaus denen des Erfurter Raumes. Die Anlage stellt die Zeit der 20er und 30er Jahre dar.
Wie bereits angedeutet, führt die Strecke im wesentlichen „immer an der Wand entlang".
Verwendet wurde ausschließlich das Pilz-Gleissystem. Sämtliche Gleisanlagen sind vorbildgerecht eingeschottert. Die Elektrik ermöglicht den vollautomatischen Betrieb mit Hilfe eines Blocksystems. Bei Bedarf kann die Anlage auch manuell bedient werden.

1 Der Bahnhof am Rande einer größeren Stadt. Er wird sowohl von der Haupt- als auch von einer (angedeuteten) Nebenbahn berührt. Im Vordergrund am Bahnsteig 3 ein fahrplanmäßiger PmG.

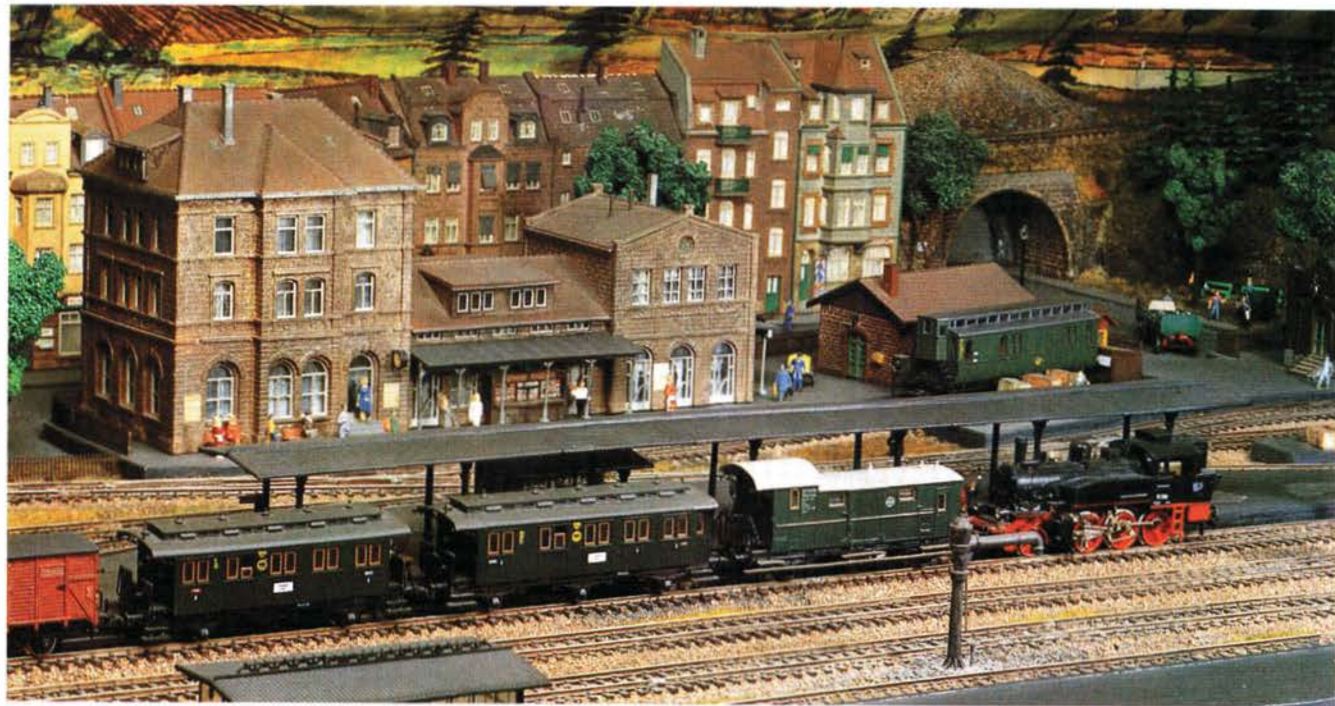
2 Die Lokeinsatzstelle dieses Bahnhofs verfügt über alle zur Lokbehandlung notwendigen Einrichtungen. Im Hintergrund eine 95er auf der „Scheibe".

3 Der Güterschuppen eines kleineren Durchgangsbahnhofs. Gerade ist man dabei, einen Flachwagen zu beladen. Im Hintergrund fährt der planmäßige Personenzug aus.

4 Eine T 8 mit einem Eilzug am Haken hält an der Blockstelle Moorbach. Ein ähnliches Bildmotiv wurde bereits im „me" 12/74 veröffentlicht. Damals entsprach der nachgestaltete Eisenbahnbetrieb dem der 60er Jahre.

Fotos: Albrecht, Oschatz

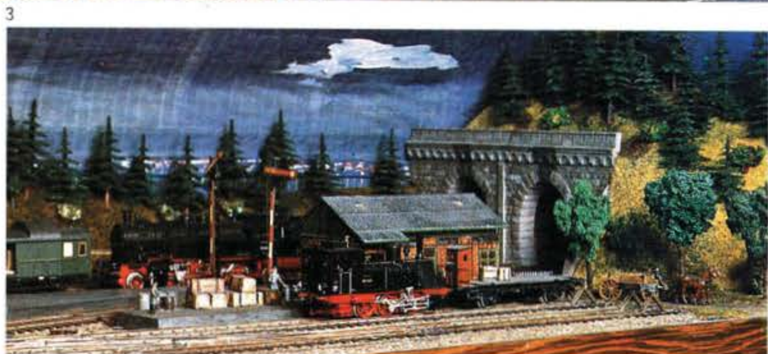
1



2



3

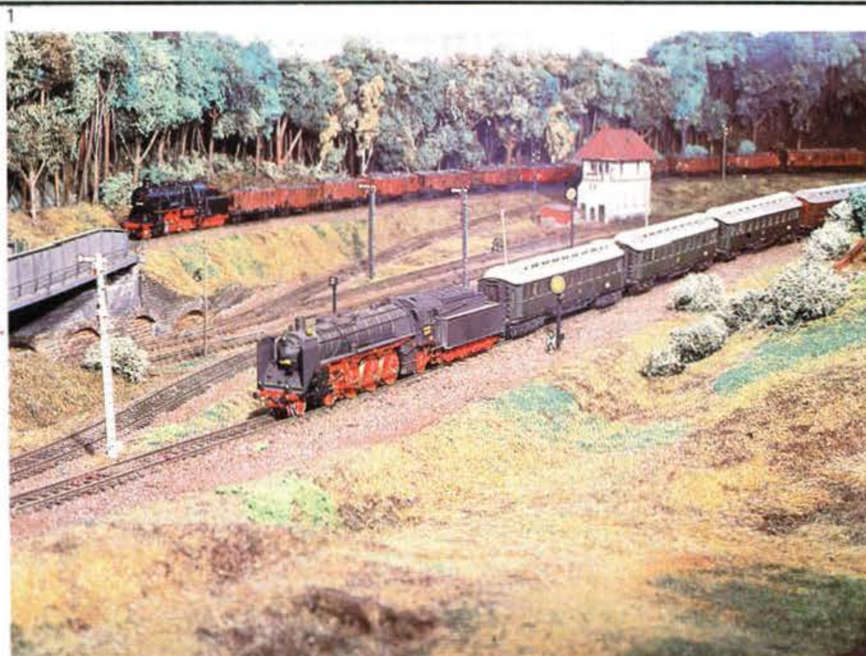


4



Auf der „iga" ...

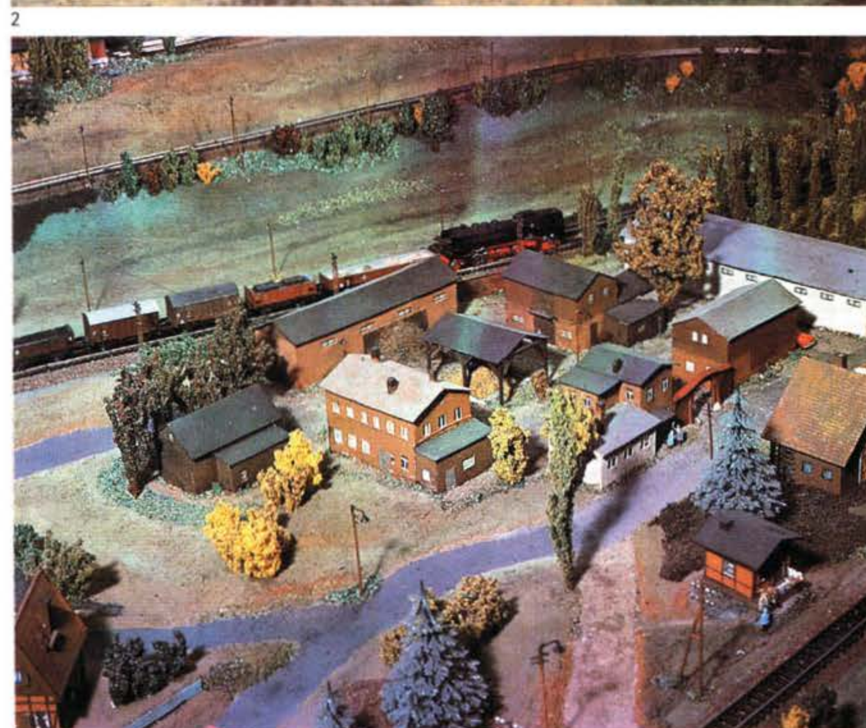
1



... werden anläßlich des 34. MOROP-Kongresses in Erfurt zahlreiche Gemeinschafts- und Heimanlagen ausgestellt. Einen Vorgeschmack sollen Ihnen, liebe Leser, die auf dieser Seite veröffentlichten Fotos geben. Abb. 1 vermittelt einen Blick auf den Bahnhof Blankenheim im Maßstab 1:87. Er ist das Motiv der von den Mitgliedern der Arbeitsgemeinschaft 3/32 gestalteten Anlage (siehe „me" 5/84). Die Arbeitsgemeinschaft „Friedrich List" Leipzig nennt die N-Anlage „Krossen–Bürgel" ihr eigen. Hier ging es den Freunden vor allem um eine exakte Landschaftsgestaltung (Abb. 2). Die Abb. 3 und 4 zeigen die $H0_m$-Heimanlage von Michael Lückert aus Leipzig. Viele der hier zu sehenden Modelle sind Frisuren oder Umbauten. (Im „me" 9/82 stellten wir diese Anlage vor.) Natürlich soll auch das Thema Gartenbahn nicht zu kurz kommen. Die Arbeitsgemeinschaft 3/18 „Planeta" Radebeul wird einige Fahrzeuge auf dem „iga"-Gelände rollen lassen (siehe „me" 2/86). Darüber hinaus werden die H0-Anlagen „Camburg" der Arbeitsgemeinschaft Jena, „Löwenberg–Herzberg" der Arbeitsgemeinschaft 1/40 Berlin (siehe „me" 7/87), eine Nachbildung der ehemaligen Kleinbahn Rennsteig–Frauenwald von der Arbeitsgemeinschaft 7/1 Wernigerode im Maßstab 1:87, eine von Jugendlichen gebaute TT-Anlage der Station Junger Techniker Erfurt sowie die H0-Heimanlage „Windbergbahn" von Hans-Joachim Bänsch aus Cottbus (siehe „me" 12/86) gezeigt.

Fotos: W. Bahnert, Leipzig

2



3



4



Oberingenieur Günter Fromm (DMV), Erfurt

Die Fahrzeuge der Oberweißbacher Bergbahn

Im Süden unserer Republik liegt ein ausgedehntes Erholungsgebiet: Der Thüringer Wald und das sich östlich anschließende Thüringische Schiefergebirge. Alljährlich kommen Tausende Urlauber hierher, um sich zu erholen. Im Grenzgebiet zwischen beiden Gebirgen befindet sich als Touristenattraktion die Oberweißbacher Bergbahn. Sie besteht in diesem Jahr 64 Jahre und wurde vor einigen Jahren zum Technischen Denkmal erklärt.
Jahrzehntelang zieht die außergewöhnliche Bahn Eisenbahnfreunde von nah und fern in ihren Bann, Modelleisenbahner bilden sie nach. Über ihre Entwicklungsgeschichte und technische Ausrüstung ist in verschiedenen Zeitschriften mehrfach berichtet worden (siehe Quellenangaben).
Dieser Beitrag beschränkt sich deshalb auf eine kurze Entwicklungsgeschichte und eine Beschreibung der Fahrzeuge dieser einmaligen Bahn. Vor allem sollen die zahlreichen, nach Originalvorlagen entstandenen und somit einmaligen Zeichnungen als eine Grundlage für einen exakten Modellbau zum Thema „Oberweißbacher Bergbahn" verstanden werden. Möge diese Veröffentlichung bei den Lesern gut ankommen.
Die Redaktion

Zur Entstehungsgeschichte
Obwohl über dieses interessante Verkehrsmittel schon viel berichtet wurde, soll zunächst noch einmal kurz auf seine Geschichte eingegangen werden. Das Gebiet des östlichen Thüringer Waldes ist durch bewaldete Hochflächen und tiefe Täler gekennzeichnet. Zu den landschaftlich schönsten gehört ohne Zweifel das Schwarzatal. Seine topographischen Eigenheiten erschwerten hier Jahrzehnte den Eisenbahnbau. Erste Gedanken dazu reichen bis 1871 zurück. Fünf bekanntgewordene Projekte konnten aus den verschiedensten Gründen nicht verwirklicht werden.
Die preußische und schwarzburg-rudolstädtische Regierung schlossen dann endlich am 30. Januar 1895 einen Staatsvertrag über den Bau der Schwarzatalbahn ab. Mit dem preußischen Gesetz vom 8. April 1895 wurde die Realisierung des Projektes als Staatsbahn angeordnet. Als erster Abschnitt konnte die Teilstrecke Rottenbach–Köditzberg–Königsee am 16. Dezember 1899 eröffnet werden. Der zweite Abschnitt Köditzberg–Sitzendorf–Unterweißbach folgte am 27. Juni 1900, die Reststrecke bis Katzhütte am 18. August 1900. Die Baukosten dieser 24,93 km langen technisch schwierigen Strecke betrugen etwa 3 Mill. Mark. Nach Inbetriebnahme dieser Bahn verbesserte sich die wirtschaftliche Lage der Gemeinden und Betriebe im oberen Schwarzatal ständig. Doch das Transportproblem der 300 bis 350 m über dem Schwarza-

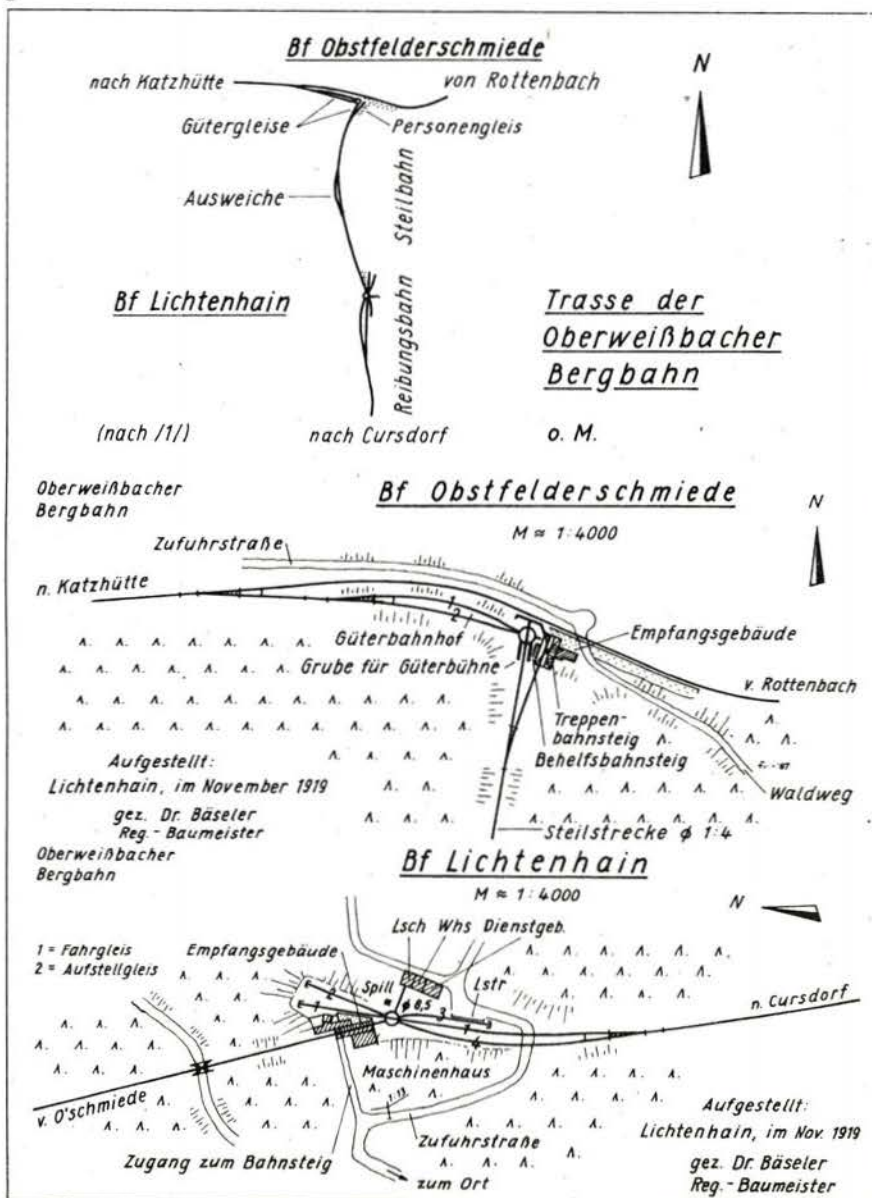
1



1 Die fünf Vorprojekte zur Erschließung der Oberweißbacher Hochfläche und die endgültige Trasse der Oberweißbacher Bergbahn

2 Lageplan der Steilstrecke und die Gleisanlagen der Bahnhöfe Obstfelderschmiede und Lichtenhain a. d. Bgb.

2

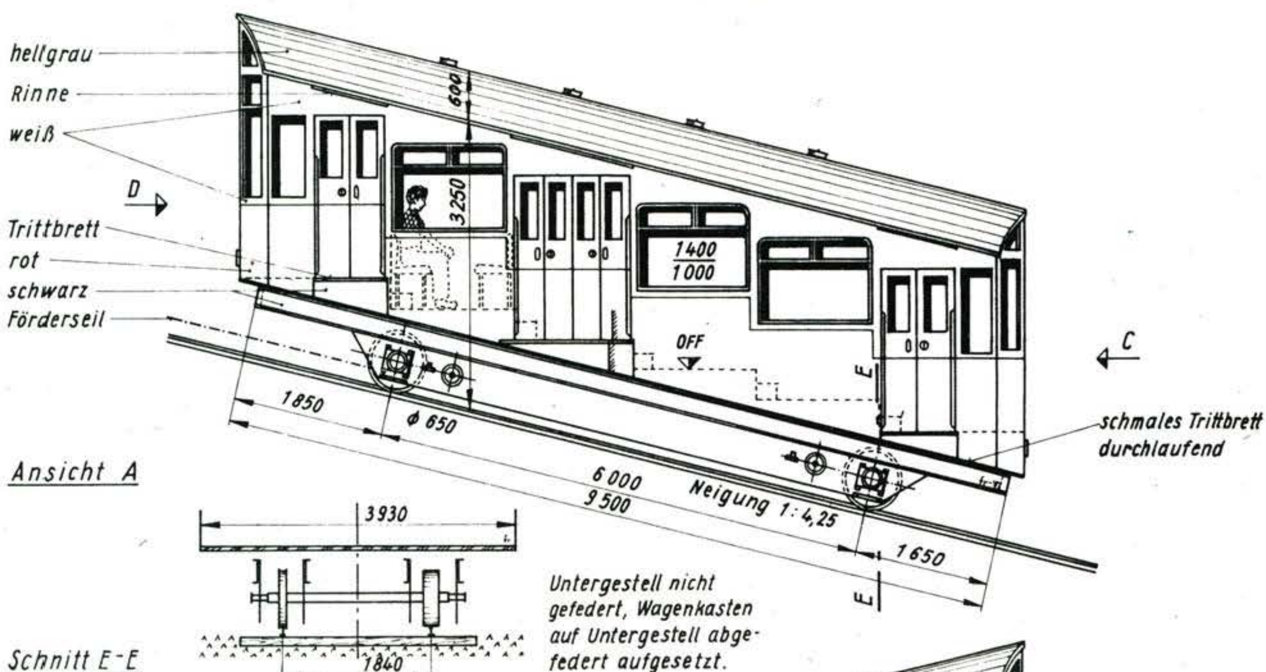


3

Oberweißbacher Bergbahn

Bergbahnwagen

M 1:1 (H0) Blatt 1



Ansicht A

Schnitt E-E

Untergestell nicht gefedert, Wagenkasten auf Untergestell abgefedert aufgesetzt.

D

C

Ansicht B

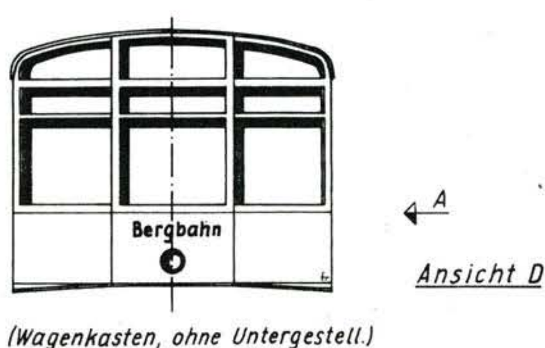
B

A

B

Bergbahn

Ansicht C



A

Ansicht D

(Wagenkasten, ohne Untergestell.)

Nach der alten Bauzeichnung A. IX. 173 der Gothaer Waggonfabrik A.G. Gotha (ohne Datum und Unterschrift) entwickelt.

tal zwischen diesem und dem Lichtegrund wie auf einer Halbinsel gelegenen Berggemeinden Cursdorf, Lichtenhain, Oberweißbach und Deesbach blieb weiterhin ungelöst. Auf kostenaufwendige Transporte mit Pferdefuhrwerken angewiesen, war in schneereichen Wintern oft monatelang keine geregelte An- und Abfuhr von Gütern möglich. Die wirtschaftlichen Verhältnisse der Bewohner verschlechterten sich von Jahr zu Jahr. Der erste Weltkrieg, der Zusammenbruch des kaiserlichen Deutschland und die nachfolgenden wirtschaftlichen Krisenjahre verschärften die Lage in den Gemeinden weiter.

Im Jahre 1919 stellten sie einen Antrag an die Eisenbahndirektion (ED) Erfurt zur Herstellung eines Bahnanschlusses. Daraufhin legte man den Interessenten nahe, sich mit den Regierungs-Baumeister Dr.-Ing. Bäseler zunächst privat in Verbindung zu setzen. Dieser Name sollte von nun an mit der Oberweißbacher Bergbahn eng verbunden bleiben. Doch wer war Dr.-Ing. Bäseler?

Wolfgang Alfons Melchior Bäseler wurde am 29. November 1888 in Arnstadt geboren. Nach Abschluß eines Eisenbahn-Fachstudiums in München und Aachen war Bäseler in den Jahren vor dem ersten Weltkrieg bei der Königlichen Eisenbahn-Direktion (KED) Erfurt angestellt und als Regierungs-Bauführer beim Bau der Strecken Bock-Wallendorf – Neuhaus a. Rwg. und Ernstthal a. R. – Lauscha (Thür.) tätig. Sein Vater, bei der Königlichen Eisenbahn-Direktion Erfurt Leiter des Neubaudezernats, zeichnete unter anderem für die Streckenbauten Arnstadt – Saalfeld (S.) und Ilmenau – Schleusingen (letztere als erste preußische Staatsbahn mit gemischtem Reibungs- und Zahnradbetrieb) verantwortlich.

Bäseler jun., der später von der ED Erfurt für den Bau der Bergbahn beurlaubt worden war, begutachtete fünf Projekte, die als Reibungs- bzw. Zahnradbahnen konzipiert, zwischen 8,0 und 15,5 km lang waren und 7 bis 23 Mill. Mark. Baukosten erforderten (Abb. 1). Alle diese Vorschläge wurden von den Gemeinden abgelehnt, weil sie zu teuer waren und die vorhandenen Verkehrsbedürfnisse nach Norden meist unberücksichtigt ließen. Dafür mußte jedoch eine Steilstufe zwischen Schwarzatal und Hochfläche von über 300 m überwunden werden. Bäseler entwickelte schließlich den Vorschlag, die ungewöhnlichen Geländeverhältnisse durch ein ungewöhnliches technisches Mittel, nämlich mit einer Standseilbahn, zu überwinden. Mit dieser Idee gewann der Eisenbahnfachmann das Vertrauen der Gemeinden. Sie stimmten seinem Projekt zu.

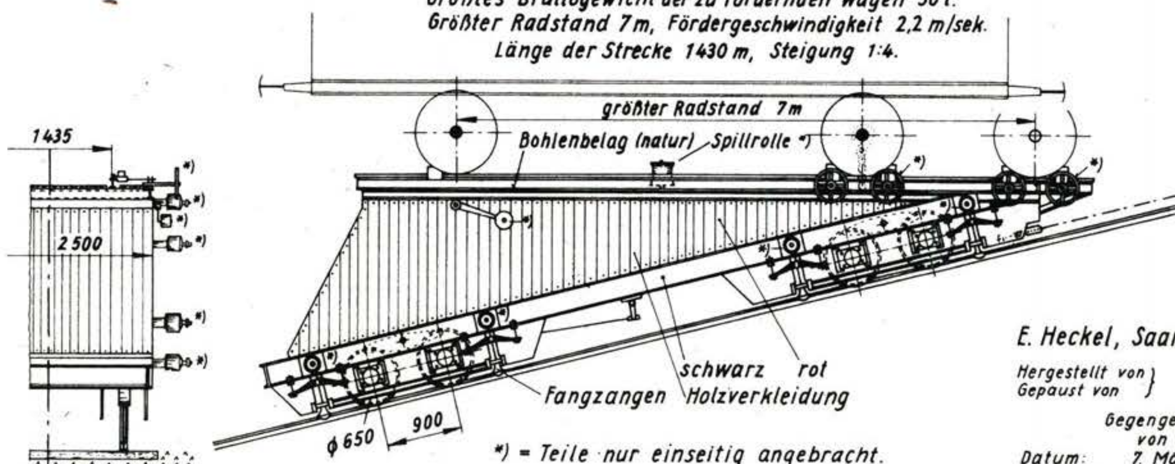
Zunächst gründeten die Berggemeinden im Jahre 1919 die Oberweißbacher Bergbahn-A. G. mit einem Aktienkapital von 1,3 Mill. Mark. Die Baukosten waren auf 1,8 Mill. Mark veranschlagt worden. Davon mußten die Gemeinden 1 Mill. Mark selbst aufbringen, der Rest sollte durch staatliche Zuschüsse gedeckt werden.

Noch im September des gleichen Jahres begannen, ausgehend von Cursdorf, die Erdarbeiten. Die Frage Zahnrad- oder Seilzugbahn entschied Bäseler im Herbst 1919 zugunsten letzterer und erarbeitete die Entwurfspläne. Die Natur bot einen geradezu vorbestimmten Weg. Beim Ort Obstfelderschmiede tritt die Schwarza und die Bahn auf etwa 1-km-Luftlinienentfernung an die Höhenorte heran. Von dieser Stelle zieht sich eine Schlucht, das sogenannte Metzelt, bis Lichtenhain hinauf. Dem Abzweig von freier Strecke stimmte die ED Erfurt zu, und der Haltepunkt (Hp.) Obstfelderschmiede konnte im km 14,41 angelegt werden (Abb. 2). Die im November 1919 fertiggestellten Pläne wurden genehmigt und die Aufträge vergeben. Die maschinellen Anlagen, einschließlich sämtlicher Fahrzeuge der Steilbahn, baute die „Gesellschaft für Förderanlagen Ernst Heckel m. b. H. Saarbrücken". Den Bau des Flachbahn-

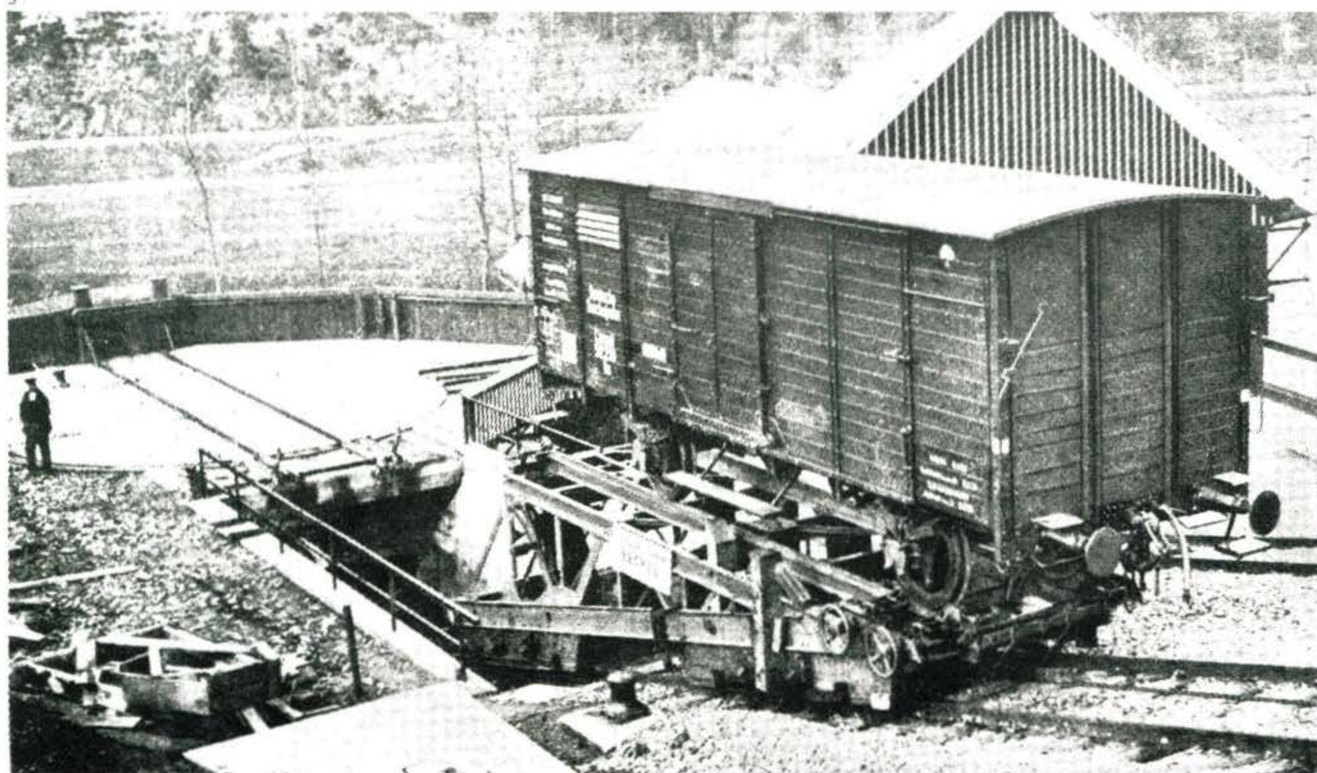
3 Personenwagen der Steilstrecke, Untergestell in Ursprungsausführung, Wagenkasten nach der Rekonstruktion 1959

4 Förderbühne für Güterwagen auf der Steilstrecke

4



5



Triebwagens und des Personenwagenkastens der Steilbahn vereinbarte man mit der „Waggonfabrik A. G. Gotha". Die elektrische Ausrüstung übernahm die „Bergmann-Electricitätsgesellschaft Berlin". Trotz der Inflation konnte Bäseler Verträge mit stabilen Preisen abschließen, so daß den Betrieben an Entgelt nur ein „Papenstiel" gezahlt wurde. Erd- und Oberbauarbeiten führten bis zu 300 Arbeitslose als damals übliche und sogenannte Notstandsarbeiten aus. Um die Baukosten so gering wie möglich zu halten, griff Bäseler zu bemerkenswerten Mitteln: Bettungsschotter gewann man in einem Steinbruch bei Lichtenhain, gefällte Fichten wurden an Ort und Stelle zu Schwellen verarbeitet, und auf der Flachstrecke kamen Schienen mit 13 (!) annormalen Profilen zum Einbau, die die Staatsbahn zum Schrottpreis abgegeben hatte. Die Bauarbeiten an der Steilstrecke begannen erst im Februar 1922. Hier waren nur wenige Erdarbeiten notwendig. Aus den geschlagenen Fichten entstanden wiederum an Ort und Stelle die Schwellen für das 1800 mm spurige Gleis. In der Mitte der Steilstrecke sorgte eine „Abt'sche Ausweiche" für die gefahrlose Begegnung beider Fahrzeuge. Eine ähnliche Weiche trennt vor der Einfahrt in die Halle des Empfangsgebäudes Obstfelderschmiede das Personenwagen- und Förderbühnengleis. Die einzige Wegunterführung, ursprünglich mit einem hölzernen Überbau, befindet sich etwa 200 m vor dem Bahnhof Lichtenhain a. d. Bgb. auf der Steilstrecke.

Beim Bau waren noch viele Schwierigkeiten zu überwinden. Eingetretene Unfälle brachten wochenlange Rückschläge, und ehe die Maschinisten die neue Technik beherrschen lernten, verging geraume Zeit. Dies alles und weitere technische Besonderheiten zu beschreiben, würde den Rahmen dieses Beitrages sprengen. So beenden wir diese einleitenden Ausführungen mit der Bemerkung, daß die Oberweißbacher Bergbahn am 15. März 1923 eröffnet wurde.

Die Fahrzeuge

Zunächst werden die Fahrzeuge im Zustand von 1923 beschrieben.

Steilstrecke

Der zweiachsige Personenwagen ist eine Sonderkonstruktion. Die Achsen sind fest im stählernen Untergestell gelagert, auf dem der Wagenkasten von 9020-mm-Länge und 3930-mm-Breite in Schräglage aufgebaut ist. Der stufenförmige Wagenboden teilt den Raum in drei Großabteile. Die fünf Öffnungen für den Fahrgastwechsel haben Schiebetüren. Große Fensterflächen gestatten eine gute Sicht während der Fahrt. Das Untergestell baute die Firma Hekkel, den Wagenkasten (mit geraden Stirnwänden) die Waggonfabrik-A. G. Gotha. Für die selbsttätige Bremsung bei Seilbruch sind zwei unabhängig und automatisch wirkende Bremsvorrichtungen vorhanden (Abb. 3).

Die Förderbühne für Güterwagen besteht aus einem stählernen Untergestell, in dem vier Achsen starr gelagert sind. Der aufgesetzte stählerne Aufbau trägt eine abgebohlte Plattform mit einem 8500 mm langen Regelspurgleis. Die Plattform hat eine bergseitige Höhe von 650 mm und eine talseitige von 2650 mm über Schienenoberkante (SO) der Steilstrecke (Abb. 4). Die ursprünglich vorgesehene Holzverkleidung und Abbohlung wurde, wie ein historisches Foto beweist, erst später angebracht (Abb. 5). Die bergseitige Achse des Regelspurwagens wird während der Beförderung durch zweiseitige verstellbare Radvorleger festgehalten.

Flachstrecke

Der Triebwagen wurde 1921 von der Waggonfabrik-A. G. Gotha mit der Fabrik-Nummer 20000 gebaut; die elektrische Ausrüstung lieferte die „Bergmann-Electricitätsgesellschaft Berlin". Die Ursprungsausführung zeigt Abb. 6. Dazu folgende Angaben:

Mechanischer Teil: Wagenkasten in Stahlkonstruktion, gerade Stirnwände ohne Übergangsmöglichkeit, Schraubenkupplung und Stangenpuffer, Tatzlagerantrieb, Gleitachslager, Druckluftbremse (Sprengwerk zur Verbindung der Achslager wahrscheinlich erst nach 1950 eingebaut);

Fahrgastraum: Großraum mit Mittelgang, 45 Sitzplätze 3. Kl. und 35 Stehplätze, Einstiege trittstufenlos durch zwei Einfachschiebetüren über den Achsen, Führerstände vom Fahrgastraum nicht getrennt, elektrische Heizung und Glühlampenbeleuchtung aus Fahrleitung gespeist;

---

5 Die Förderbühne hat einen G-Wagen geladen und transportiert ihn bergwärts. Das Foto entstand im Frühjahr 1923, denn die waagerechte Bohlenabdeckung und Holzverkleidung der Bühne fehlen noch. Ihre Anbringung wurde im Abnahmeprotokoll vom Februar 1923 noch nachgefordert.

6 Der Triebwagen der Flachstrecke in seiner Ursprungsausführung mit Lyra-Stromabnehmer; dritter von rechts ist Dr.-Ing. W. Bäseler

7 Grundriß des Personenwagens der Steilstrecke nach der Rekonstruktion 1959/60

6



Elektrischer Teil: außerhalb des Fahrgastraumes angeordnet, anfangs Lyra-, später Scherenstromabnehmer, seitlich versetzt, zwei eigenbelüftete Gleichstromreihenschlußmotoren des Typs Sl 9, über Fahrschalter und Vorwiderstände gespeist. (8)

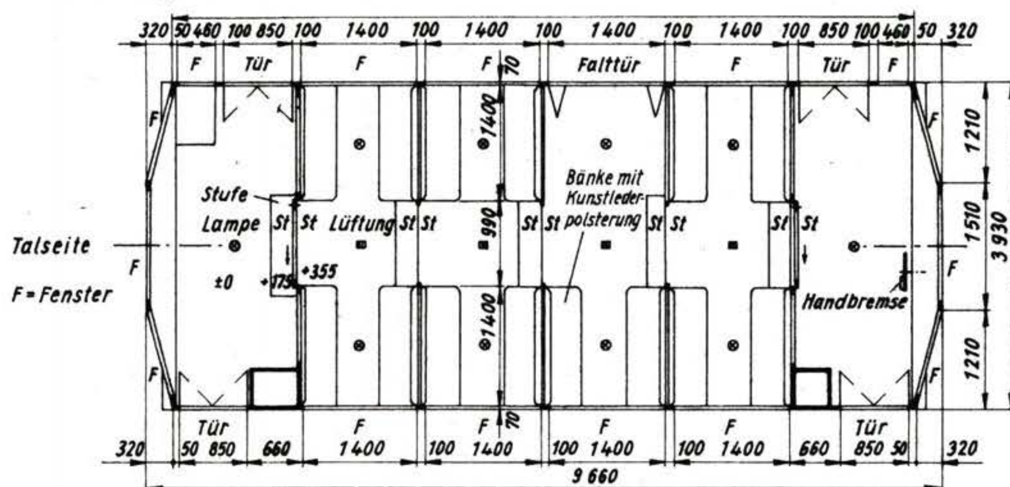
Die Dampflokomotive der Bauart Bn2t wurde 1922 von der „Gesellschaft für Feldbahnindustrie Smoschewer & Co. Breslau-Schmidefeld" mit der Fabrik-Nummer 712 an die Bergbahn geliefert.

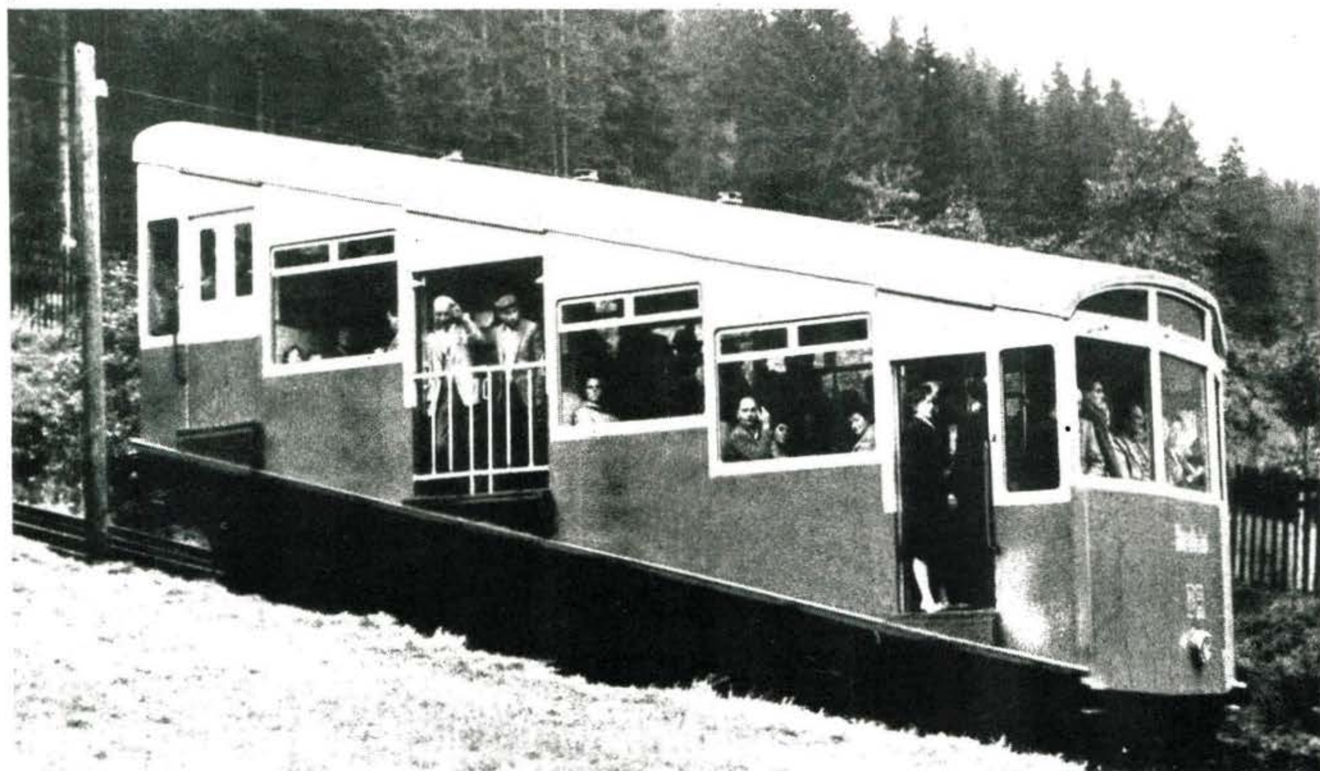
Nachstehend Auszüge aus dem in (18) noch vorhandenen Betriebsbuch:

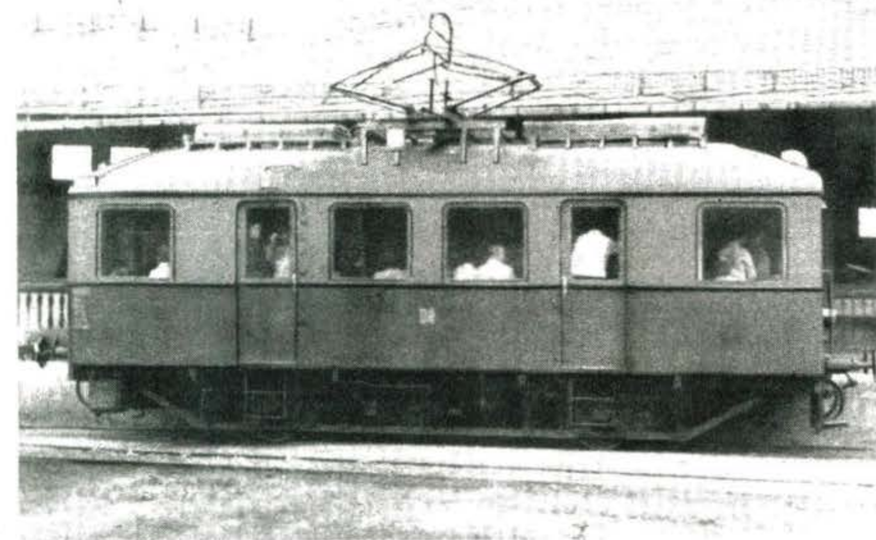
Spurweite 1435 mm, Dampfdruck 13 atü, Zylinder-Durchmesser 300 mm, Kolbenhub 400 mm, Flachschieber, Allansteuerung, außenliegend; zwei Kuppelachsen, eine Treibachse, Raddurchmesser 850 mm, Gesamtradstand 1800 mm, Länge über Puffer 6800 mm, Gewicht, leer 15,5 t, Dienstgewicht 20,5 t, Wasservorrat 3,0 m³, Kohlenvorrat 1,1 m³ = 0,88 t, Höhe Schornstein 3530 mm ü. SO, Höhe Wassereinlauf 1440 mm ü. SO, Schmiervorrichtung de Limon, Beleuchtung Petroleum, V_{max} 30 km/h, ND-Zylinder, gerade, außen; Hand-, Knorr-Luftdruckbremse, zwei Dampfstrahlpumpen (40 l), vier Schmierstellen.

Die Lok war nur dann in Betrieb, wenn der Triebwagen defekt war, der auch die Güterwagen zog. So werden vom 5. Juli 1938 bis 26. Juni 1941 nur 23 Einsatztage nachgewiesen. Die meiste Zeit stand die Maschine im Lichtenhainer Lokschuppen.

7







8 Der rekonstruierte vollbesetzte Personenwagen der Steilstrecke auf der Fahrt nach Lichtenhain a. d. Bgb. im Oktober 1960

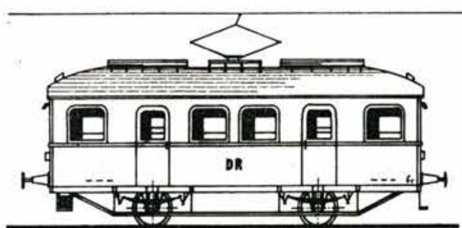
9 Der Triebwagen der Flachstrecke ET 188 531 am Bahnsteig des Bahnhofs Lichtenhain a. d. Bgb.

10 Übersichtsskizzen der Fahrzeuge ET 188 531, 279 201-8, 279 203-4, 279 202-6 und des Aufsetzwagens

Ob die Bergbahn regelspurige Personenwagen besaß, ist bisher nicht bekannt geworden. Es ist aber anzunehmen, daß zumindest zeitweilig ein Personenwagen vorhanden war, ähnlich der Gattung pr Ci 91. Diese Vermutung erhärtet die Tatsache, daß in einer Zeichnung zum „Anbau einer Werkstatt an den Lokschuppen Lichtenhain" vom 30. Mai 1922, der dadurch um rund 7 m verlängert wurde, im Gebäudeschnitt ein solcher Personenwagen angedeutet ist. Den Triebwagen stellte man in der Regel im Cursdorfer Schuppen ab. Die Fahrpläne ab 1925 weisen jedoch aus, daß der erste Zug in Lichtenhain begann und der letzte auch dort endete. Außerdem war später noch ein Fahrleitungs-Revisionswagen vorhanden. Er entstand auf einem von der Firma Gottwald Müller, Berlin-Karlshorst, etwa 1935 gelieferten Rottenwagen (Kleinwagen). ⟨8⟩
Das Fahrzeug wurde etwa 1955 verschrottet.

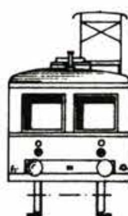
Fahrzeugeinsatz bei der DR

Nachfolgend werden jene Fahrzeuge beschrieben, die nach 1949 bei der Oberweißbacher Bergbahn im Dienst waren. Leider ist dies nicht mehr lückenlos möglich, besonders in bezug auf die Bei- und Aufsetzwagen. Die Oberweißbacher Bergbahn wurde am 1. April 1949 von der DR übernommen. Andere Angaben wie in ⟨10⟩, ⟨11⟩, ⟨12⟩ und ⟨14⟩ sind unrichtig. ⟨18⟩
Der Personenwagen der Steilstrecke erhielt 1959/60 im ehemaligen MITROPA-Reparaturwerk Gotha (heute Werkteil des Raw „Herbert Warnke" Delitzsch) eine Generalreparatur. Die bisher geraden Stirnwände führte man zweifach geknickt aus, wodurch sich der Wagenkasten um 640 mm verlängerte. Der Wagen bekam Drehfalttüren und kunstledergepolsterte Quersitze. Seitdem verfügt er über 42 Sitz- und maximal 100 Stehplätze. Den Grundriß des umgebauten Fahrzeugs zeigt Abb. 7.
Der Triebwagen der Flachstrecke verkehrte in seiner Ursprungsausführung mit geringen Bauartänderungen bis 1970 (Abb. 9). Von 1949 bis 1969 führte er als ET 188 die Betriebsnummer 531. Eine Übersichtsskizze enthält Abb. 10. Weitere technische Angaben sind der Tabelle zu entnehmen. Als Ersatz des vorgenannten Triebwagens wurde 1970 im Raw Berlin-Schöneweide ein neuer Triebwagen aufgebaut. Er erhielt die DR-Nummer 279 201-8. Dazu folgende konstruktive Angaben:

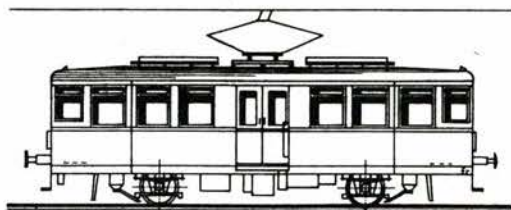




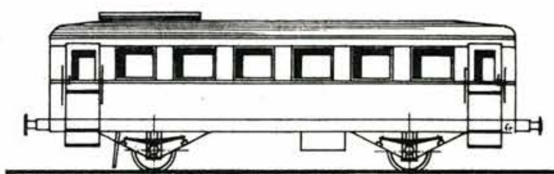
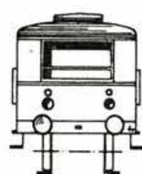
ET 188 531 Zustand 1960 M 1:2 (H0)

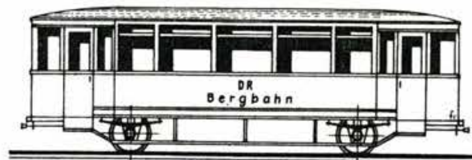
279 201-8 Zustand 1977 M 1:2 (H0)




279 203-4 Zustand 1975 M 1:2 (H0)

279 202-6 Zustand 1977 M 1:2 (H0)





Aufsetzwagen Zustand 1980 M 1:2 (H0)

Mechanischer Teil: Wagenkasten Stahlkonstruktion, Stirnwände ohne Übergangsmöglichkeiten, Schraubenkupplungen und Hülsenpuffer, Tatzlagerantrieb, Wälzachslager, Druckluftbremse Hikp; *Fahrgastraum:* Großraum mit Mittelgang, beidseitig vom Vorraum 1 1/2 Abteile, 24 Sitz- und 84 Stehplätze, Sitzplatzeinteilung 2 + 2, Sitzbänke gepolstert; Einstieg trittstufenlos durch Doppelschiebetür in Wagenmitte; Führerstände vom Fahrgastraum abgetrennt, nur durch diesen betretbar; elektrische Heizung, Glühlampenbeleuchtung.
Elektrischer Teil: außerhalb des Fahrgastraumes angeordnet; Scherenstromabnehmer, anfangs seitlich versetzt, ab 1979 nach Rekonstruktion der Fahrleitung in Wagenmitte; zwei eigenbelüftete Gleichstromreihenschlußmotore Bauart USL 253a, über Fahrschalter und Vorwiderstände gespeist (= 0,6 kV); Vielfachsteuerung über Steckdosenkupplung ⟨8⟩. Eine Übersichtsskizze des Triebwagens 279 201-8 zeigt ebenfalls Abb. 10.

Als Reserve-Triebwagen für die Flachstrecke beschaffte die DR 1955 von den Leipziger Verkehrsbetrieben den Straßenbahntriebwagen 939 (Baujahr 1909, Hersteller Herbrandt/AEG). Das Fahrzeug wurde ebenfalls in Gotha für den Einsatz auf dieser Strecke umgebaut. Es erhielt u. a. Hülsenpuffer und Schraubenkupplungen, und den Stromabnehmer versetzte man seitlich. Der Wagen erhielt die DR-Nummer ET 188 701 (Abb. 11).

1963 ist der Triebwagen im Raw Berlin-Schöneweide grundlegend umgebaut worden, so daß die ursprüngliche Form heute nicht mehr erkennbar ist. Seit 1970 trägt er die DR-Nummer 279 203-4. Zum Umbau-Triebwagen folgende Angaben:

Mechanischer Teil: Wagenkasten geschweißte Stahlkonstruktion, an Stirnenden leicht abgeschrägt, ohne Übergangsmöglichkeiten, Lenkachsen mit Speichenrädern, laufen in Achshaltern, durch Blattfedern abgefedert, Wälzlager, Tatzlagerantrieb; Hülsenpuffer und Schraubenkupplungen; Druckluftbremse Hikp.
Fahrgastraum: Großraum mit Mittelgang, 20 Sitzplätze (2+2), große Anzahl von Stehplätzen; Einstieg trittstufenlos über Doppelschiebetür in Wagenmitte; Führerstände nur vom Fahrgastraum erreichbar; elektrische Heizung, Glühlampenbeleuchtung.
Elektrischer Teil: außerhalb des Fahrgastraumes angeordnet; Scherenstromabnehmer, Anbringung wie bei 279 201-8, ebenso gleiche Fahrmotore; Vielfachsteuerung über Steckdosenkupplung später angebaut.

Eine Übersichtsskizze des Fahrzeugs vermittelt wiederum Abb. 10. Der Steuerwagen 279 202-6 entstand durch Umbau des früheren Beiwagens VB 140 518 (ex VB 256 Niederbarnimer Eisenbahn, Wismar 1940), der ebenfalls 1974 im Raw Berlin-Schöneweide erfolgte. Das Fahrzeug ist seit dem 1. März 1975 auf der Flachbahn in Betrieb. Einige technische Daten:

Mechanischer Teil: Wagenkasten geschweißte Stahlkonstruktion, Stirnwände gerade, ohne Übergangsmöglichkeiten; Lenkachsen in Wälzlagern, durch Blattfedern gefedert, Schraubenkupplungen und Hülsenpuffer; Druckluftbremse Hikp;
Fahrgastraum: Großraum mit Mittelgang, 40 Sitzplätze (2+2) in einem Traglastenraum und fünf Abteilungen; Einstiege an den Wagenenden trittstufenlos über Einfachschiebetüren; elektrische Heizung, vom Triebwagen gespeist; Beleuchtung Glühlampen 24 V, gespeist von einem Achslagergenerator;
Elektrischer Teil: ein Führerstand, der mit Einstiegraum Richtung Cursdorf verbunden ist. Fahrschalter wirkt direkt auf Motorstrom, elektrische Verbindung mit dem Triebwagen über Steckdosenkupplung. ⟨8⟩

Eine Übersichtsskizze des Fahrzeuges zeigt Abb. 10.

Die drei genannten Fahrzeuge können im Verband ET+ET oder ET+ES gefahren werden. Mögliche Kupplungsvarianten enthält Abb. 12. Von etwa 1959 bis 1969 war in Lichtenhain ein Beiwagen beheimatet, der zuerst die DR-Nummer 99 955 Erf, ab 1960 die DR-Nummer 310-903 trug. Es handelt sich um den einstigen CPwVB Nr. 5 der früheren Kleinbahn Rennsteig–Frauenwald (erbaut wahrscheinlich 1938 in Ammendorf, LüP 8,80 m, Achsstand 3,50 m ⟨19⟩). Im ursprünglichen Gepäckabteil wurden Sitzplätze eingebaut und die Außentüren geschlossen. Da in den 60er Jahren die Triebwagen ohne Steuerwagen verkehrten, wurde bei Bedarf der Beiwagen nach Cursdorf geschoben. An der vorderen Stirnseite befanden sich ein Schaffnerplatz mit Klin-

gelanlage zum Triebwagen und ein Notbremsventil. Am 16. September 1969 wurde durch verspätetes Bremsen der Beiwagen durch die Rückwand des Cursdorfer Schuppens geschoben und so schwer beschädigt, daß er verschrottet werden mußte. Dieses Fahrzeug wurde auch als Aufsetzwagen auf der Förderbühne verwendet. Am Gütergleis in Obstfelderschmiede entstand extra ein Hilfsbahnsteig, damit die Reisenden gefahrlos ein- und aussteigen konnten (Abb. 13).

Im Januar 1959 gehörten folgende Fahrzeuge zum Bestand: B 310-903 (Flachstrecke und Bergbahn), ET 188 531, ET 188 701 und VB 140 236 ‹19›.

Der VB 140 236 (Talbot, 1934, LüP 12095 mm) war bis 1969 im Einsatz. Von 1969 bis 1973 verkehrte VB 140 232 (190 847-4) und leihweise VB 140 231 (190 829-2) bis zum Umbau des VB 140 518 zum Steuerwagen ‹19›.

Über die Aufsetzwagen sind die Angaben noch lückenhafter. Eine Ansichtskarte von 1958 läßt einen zweiachsigen Wagen (VT oder VB?) mit folgender Beschriftung erkennen: B 8,5 t Erf 24 Sitzplätze 55 Stehplätze (ohne Nummer, da als Gerät geführt). Die Herkunft dieses Fahrzeugs konnte bisher nicht ermittelt werden.

Der heute vorhandene Aufsetzwagen ist der frühere EB 188 513 (ex Schleizer Kleinbahn-AG), erbaut 1932 von der Weimarer Waggonfabrik (LHB). Nach Einstellung des elektrischen Betriebes auf der Strecke Schleiz – Saalburg am 31. Mai 1969 wurde er ausgemustert und 1972 nach Lichtenhain umgesetzt. Zuvor ist der Wagen in Gotha umgebaut worden (Inneneinrichtung modernisiert, Signallampen entfernt). Das Fahrzeug trägt folgende Anschriften: „LüP 10 600 mm, Radstand 3500 mm, 32 Sitzplätze, ... Stehplätze." Eine Übersichtsskizze des Fahrzeugs ist in Abb. 10 dargestellt.

Die ab 1949 als 98 6009 bezeichnete Dampflokomotive blieb bis Ende der 50er Jahre vorwiegend in Lichtenhain. Danach erfolgten kurze Gastspiele in den Bahnbetriebswerken Arnstadt (Einsatz auf der Strecke Rennsteig – Frauenwald), Nordhausen und Weimar. 1957 erhielt die 98 6009 eine elektrische Beleuchtung, Druckluftbremse Kunze-Knorr und Dampfheizungseinrichtung. 1958 schließlich wurde die Maschine an den VEB Energiebau Radebeul verliehen und beim Bau des Pumpspeicherwerkes Hohenwarte I und II eingesetzt. Am 23. März 1960 mußte die Dampflokomotive wegen eines Zylinderschadens außer Betrieb gesetzt werden, und ein Jahr später ist sie zerlegt worden. Die Lok im Einsatz auf der Strecke Rennsteig – Frauenwald zeigt Abb. 14.

Außerdem befindet sich noch ein Fahrleitungs-Revisionswagen mit Akkuantrieb im Lichtenhainer Schuppen. Er wurde umgebaut aus dem ehemaligen „Tunnelrettungs-Fahrzeug", das in den

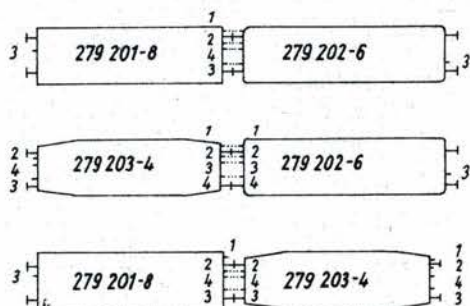
11



Technische Daten der Fahrzeuge der Oberweißbacher Bergbahn

Fahrzeugart	ET	ET	ET	ET	ES
Betriebs-Nummer ab 1970	—	279 201-8	—	279 203-4	279 202-6
Betriebs-Nummer bis 1969	ET 188 531	ET 188 531	ET 188 701	ET 188 701	(VB 140 518)
Achsfolge	Bo	Bo	Bo	Bo	2
Gattungszeichen	Baaeotr	Baaeutr	Baaeo	Baaeoutr	Baaeutr
Stromsystem (kV)	= 0,5	= 0,6	= 0,5	= 0,6	—
V_{max} (km/h)	30	40	?	40	50
Spurweite (mm)	1435	1435	1435	1435	1435
Stundenleistung (kW)	53	68	60	68	—
Dienstmasse (t)	8,3	16,3	?	15,3	13,26
LüP (mm)	10 500	11 600	8 860	11 360	12 500
Achsstand (mm)	4 000	6 500	2 000	5 000	6 150
Raddurchmesser (mm)	780	900	?	800	900
Sitzplätze 2. Klasse	45	24	18	20	40
Stehplätze	35	84	32		72
Indienststellung	1923	1970	1955	1963	1974
Ausmusterung bzw. Umbau	U	—	U	U	U

12



Lichtenhain ⟷ Cursdorf

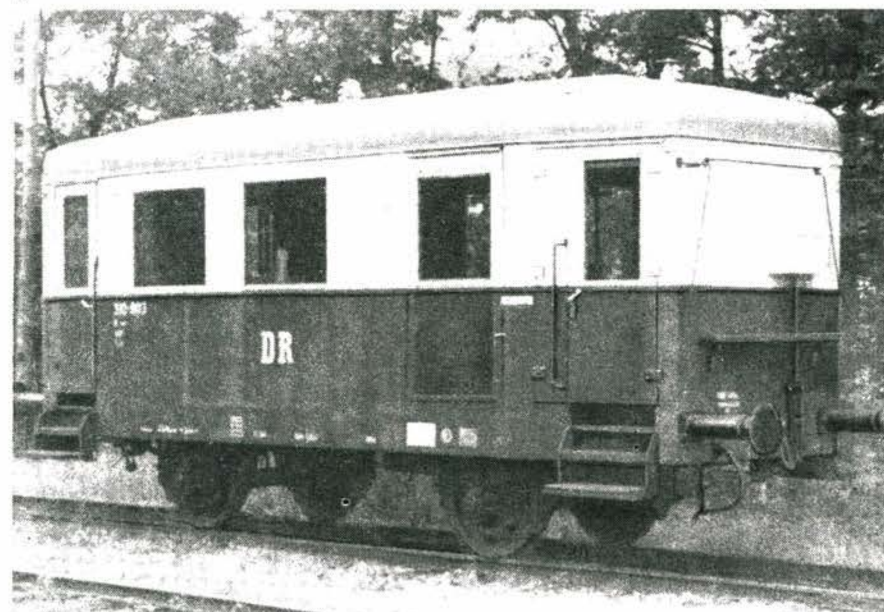
1 = Steuerstromkupplung
2 = Hauptluftbehälterleitung
3 = Hauptluftleitung
4 = Klingelleitung

Kupplungsvarianten der Fahrzeuge der Oberweißbacher Bergbahn

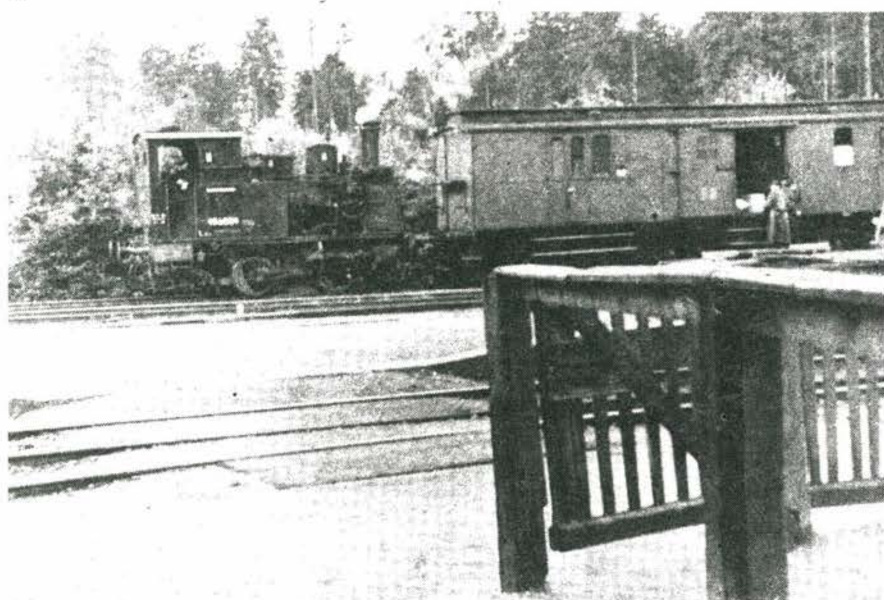
60er Jahren in Oberhof beheimatet war (ein Fahrmotor, Energie aus dem Akku eines früheren ETA).
Ein letztes Sonderfahrzeug ist der Schneepflug, ein Eigenbau auf der Basis eines Rottenwagens.
1966/67 erhielten alle Fahrzeuge Funkgeräte.
Da die Modellbauzeichnungen der Seilbahnfahrzeuge auf Original-Unterlagen basieren, sind soweit möglich auch die Original-Beschriftungen mit übernommen worden, womit sich ihr dokumentarischer Wert noch erhöht.

(Über die Hochbauten des Bahnhofs Obstfelderschmiede wird „me" in der nächsten Ausgabe berichten.)

13



14



Quellenangaben

(1) Dr.-Ing. Bäseler: Die Oberweißbacher Bergbahn; Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen, Springer-Verlag, Berlin 1920, Heft 15
(2) Bach, Erwin: Das Verkehrsnetz Thüringens geographisch betrachtet; Max Niemexer-Verlag, Halle 1939
(3) Dr. Zetsche, Harald: Das Eisenbahnsystem des Thüringer Waldes und seiner Randgebiete; Triltsch-Verlag, Würzburg 1940
(4) Holldorf, R.: Die Oberweißbacher Bergbahn; Lokmagazin 22/1967, Frank'sche Verlagshandlung, Stuttgart
(5) Prof. Dr.-Ing. Bäseler: Die Entstehung der Oberweißbacher Bergbahn, Lokmagazin 29/1968, sonst wie vor
(6) Fromm, Günter: Die Oberweißbacher Bergbahn; Der Modelleisenbahner, Berlin, 10 (1961) 2
(7) Stiehler, Klaus, Zschech, Rainer: Lichtenhain (a. d. Bergbahn) – Cursdorf – eine elektrisch betriebene Nebenbahn der DR; Der Modelleisenbahner, Berlin, 30 (1981) 6
(8) Stiehler, Klaus, Zschech, Rainer: Elektrische Trieb- und Steuerwagen der Baureihe 279.2 der DR; Der Modelleisenbahner, Berlin, 30 (1981) 6
(9) Fromm, Günter, Thormann, Horst: Komplexe Rekonstruktion der Oberweißbacher Bergbahn; SIGNAL UND SCHIENE, Berlin, 20 (1976) 10
(10) –: 50 Jahre Bergbahn Obstfelderschmiede – Lichtenhain – Cursdorf (Broschüre, ohne Angaben)
(11) Küpper, Rolf: Die „Oberweißbacher Bergbahn"; Fahrt frei, Berlin, Nr. 18 und 19/1977
(12) Küpper, Rolf: Die Oberweißbacher Bergbahn; modelleisenbahner, Berlin, 31 (1982) 12
(13) Rasch, S.: Oberweißbacher Besonderheiten; modelleisenbahner, Berlin, 31 (1982)12
(14) Preuß, Erich: Ständig auf Achse, Ein Besuch bei den Eisenbahnern der Oberweißbacher Bergbahn; Fahrt frei, Berlin Nr. 16/1981
(15) –: Meyer's Kleines Lexikon; VEB Bibliographisches Institut, Leipzig 1971
(16) –: Herbstsonderfahrt Saalfeld - Katzhütte am 6. September 1980 – BV Erfurt des DMV (Broschüre)
(17) Fromm, Günter: 60 Jahre Oberweißbacher Bergbahn; Erfurter Blätter 2 und 3/1983
(18) –: Verwaltungsarchiv der Reichsbahndirektion Erfurt
(19) –: Sammlung des Verfassers

Vorschau

Im Heft 9/87 bringen wir u. a.:

- Geschichte des Berliner Ostbahnhofs;
- Ein neuer Straßenbahnbetrieb in Rumänien;
- Sägewerkbahn in der Nenngröße $H0_e$;
- E 44 als TT-Modell.

11 Der ET 188 701 im Bahnhof Lichtenhain a. d. Bgb., links dahinter der Aufsetzwagen. Anschriften: B, 8,5 t, 24 Sitz-Pl., 55 Steh-Pl., 10,6 m; Herkunft nicht bekannt

12 Mögliche Kupplungsvarianten der Fahrzeuge der Flachstrecke der Oberweißbacher Bergbahn

13 Der Beiwagen 310-903, ex 99 955 Erf, ex Nr. 5 Kleinbahn Rennsteig-Frauenwald

14 Die Lok der Oberweißbacher Bergbahn, hier als 98 6009 im Einsatz auf der Strecke Rennsteig – Frauenwald im Jahre 1958

Zeichnungen: Verfasser; Fotos: Sammlung Verfasser

Studienrat Günter Barthel (DMV), Erfurt

„Alte" Arbeitsgemeinschaft mit jungem Projekt

Kleinbahnhof Erfurt West im Modell

Die Erinnerungen

Die Begeisterung war von Anfang an groß, als der Gedanke aufkam, eine Modellbahnanlage gemeinsam zu gestalten. Nicht irgendeine, sondern eine ganz bestimmte, nach historischen Unterlagen konzipierte Anlage, die gleichzeitig ein Stückchen Heimatkunde erlebbar machen sollte.

Am Rande der Stadt existierte fast im Verborgenen seit dem Jahre 1926 eine Kleinbahn. Sie hatte es zwar nie zu einer größeren Bedeutung gebracht, war aber eben auch das Musterbeispiel einer der typischen Kleinbahnen, wie sie zu Hunderten in jener Zeit bestanden.

Wer hörte schon damals die Pfiffe der kleinen Lokomotiven oder das Hornsignal des Triebwagens? Abseits der pulsierenden Stadt versahen sie Tag für Tag und Jahr für Jahr ihren einförmigen Dienst, an heißen Sommertagen und in kalten Winternächten. Bis zum Jahre 1967. *(Mehr über diese Bahn erfahren Sie auf den Seiten 8 bis 13, dieses Heftes. Die Redaktion)*

Wie wäre es, dieser kleinen Bahn eine Modelldarstellung zu widmen? Die alten Züge wieder auferstehen zu lassen? Aber zu einer Zeit, als die Bahn noch jugendlich und frisch an eine größere Zukunft glaubte?

Das Projekt

Die Tatsache, daß auf einem Teil der alten Gleise inzwischen Traditionszüge fuhren und der Kleinbahnhof Erfurt West zu einem beliebten Ausflugsziel vieler Modelleisenbahner wurde, bestärkte die Freunde um den Vorsitzenden der Arbeitsgemeinschaft 4/1, Horst Kohlberg, in ihrem Vorhaben. Schließlich hatten sie jahrzehntelange Erfahrungen auf dem Gebiet des Modellbahnbaus, und ihre Modellfahrzeuge und Modellbauten waren bei zahlreichen Wettbewerben ausgezeichnet worden (siehe auch die dritte Umschlagseite dieses Heftes).

Eine neue Herausforderung: Alle Erkenntnisse zusammenfügen und erstmalig ein gemeinsames Werk vorstellen! Und so wurde es beschlossen. Im Mai 1985 schließlich starteten Günter Barthel, Günter Fromm, Horst Kohlberg, Herbert Marktscheffel, Peter Reichardt und Gerd Sauerbrey ihren ersten Arbeitseinsatz.

Inzwischen waren Unterlagen der ehemaligen Kleinbahn beschafft, viel zu wenig, wie sich immer wieder herausstellt, wenn beim Bauen diese oder jene Frage noch offenbleiben muß. Wer hatte schon in früherer Zeit das „Leben" einer Kleinbahn beachtet und im Bild festgehalten? Hin und wieder gab es eine Jugenderinnerung des Günter Barthel, der als Kind oft am Bahndamm der Kleinbahn gespielt hatte. Aber das lag so lange zurück! Wieder einmal bewahrheitete sich die Tatsache, daß ohne exakte Kenntnis des Vorbilds die modellmäßige Umsetzung Schwierigkeiten bereitet.

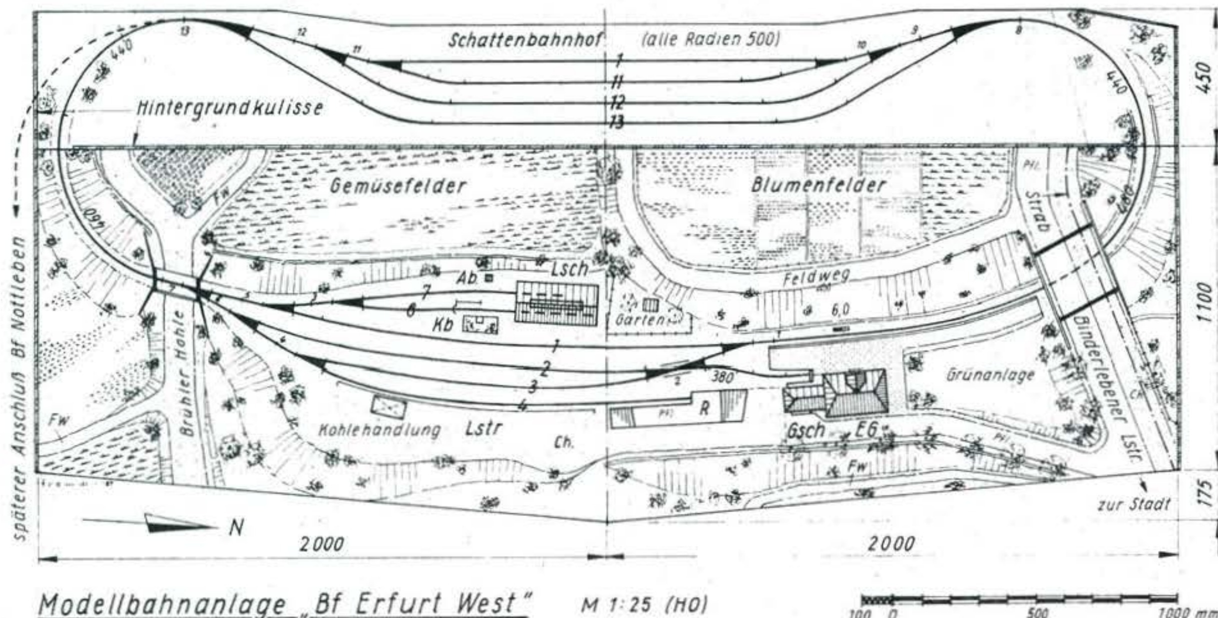
Und trotzdem wollten die AG-Mitglieder ihr Ziel nicht aufgeben. Das Anlagenhauptmotiv sollte sein: Kleinbahnhof Erfurt West um das Jahr 1930 in der Nenngröße H0.

Die Umsetzung

Es erwies sich für die Modellausführung als günstig, daß Erfurt West als Durchgangsbahnhof angelegt ist und die gesamte Gleisanlage eine leichte Krümmung beschreibt. Dadurch konnten die südlich und nördlich im Bogen weiterlaufenden Streckengleise in einem „Schattenbahnhof" hinter einer Kulisse zusammengeführt werden.

Etwas nachteilig erschien der Umstand, daß das Empfangsgebäude dem Betrachter die Straßenseite zukehrt, eine Anordnung, die nur selten auf Modellbahnanlagen anzutreffen ist. Sie war aber hier im Interesse der vorbildgetreuen Nachbildung nicht zu vermeiden.

Auf einer Gesamtlänge von 400 cm konnten die Gleisanlagen relativ unverzerrt nachgebildet werden, wenngleich der Großraum der Bahnhofsanlage nur wenige Gebäude aufweist und so einen etwas „leeren" Gesamteindruck hinterlassen wird (siehe Rücktitelbild). Der in einem Einschnitt des Brühler Herrenberges liegende Kleinbahnhof war zur damaligen Zeit nur von Äckern und Blu-

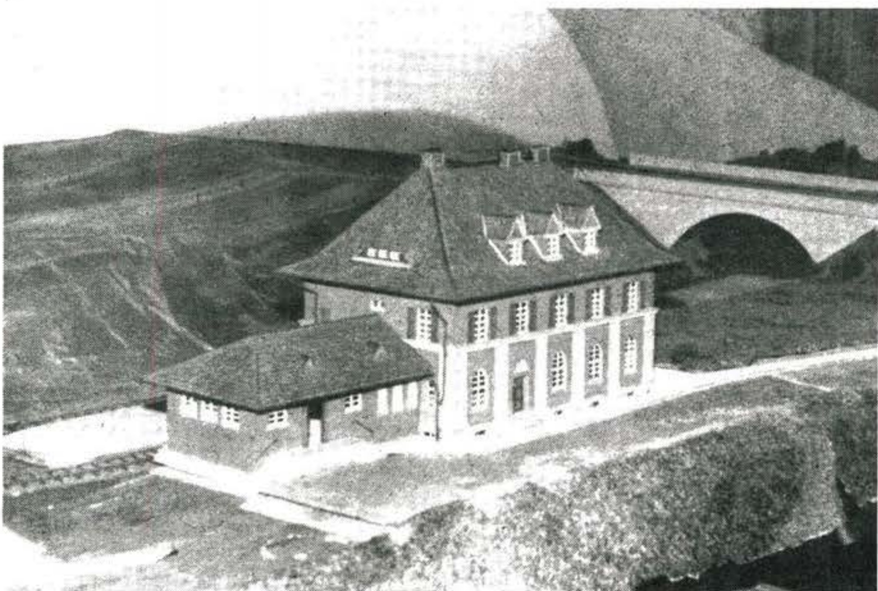


Modellbahnanlage „Bf Erfurt West" M 1:25 (H0)

1



2



3



1 Sämtliche Arbeiten an der Gemeinschaftsanlage finden im einstigen Warteraum 2. Klasse der ehemaligen Kleinbahn Erfurt West – Nottleben statt. Günter Barthel, Günter Fromm und Herbert Marktscheffel (v. l. n. r.) haben mit der Gestaltung des Geländes begonnen.
2 „So dominieren die wuchtige Straßenbrücke ... und das für eine Kleinbahn ungewöhnlich imposante und schmucke Empfangsgebäude"
3 Ohne Vorbild kein Modell! – Erinnerungen werden ausgetauscht, offene Fragen geklärt: Der ehemalige Dienstvorsteher des Bahnhofs Erfurt West, Herr Alfred Möller, im Gespräch mit Günter Barthel.

Fotos und Zeichnung: G. Fromm, Erfurt

menfeldern umgeben. Die historische Detailtreue und Strenge der Konzeption ließen es nicht zu, der Phantasie freien Raum zu geben und effektvolle Gestaltungselemente hinzuzufügen. Bei dieser Kleinbahn gab es nun einmal keine Bänke auf dem Bahnsteig, keine Signale an der Strecke außer den einfachen Signalscheiben der Weichen, keine Bahnsteiglampen außer zwei Wandlaternen am Empfangsgebäude, kein malerisches Läutewerk, kein Kohlenkran – die Kohlen mußten in schwerer Handarbeit mit Körben zur Lok gebracht werden – und keine Bahnsteigsperre.
Auf all das und noch vieles mehr mußte verzichtet werden!

So dominieren die wuchtige Straßenbrücke, über die die Straße mit einem damals gerade fertiggestellten Straßenbahngleis in Richtung Bindersleben führt, das für eine Kleinbahn ungewöhnlich imposante und schmucke Empfangsgebäude mit angebautem Güterschuppen sowie der in einiger Entfernung stehende dreigleisige Lokomotivschuppen mit Wasserkran und Kohlenbansen. Eine kombinierte Kopf- und Seitenrampe vervollständigt das Bild. Mehr war nicht, eben ein Kleinbahnhof. Alle Erbauer hoffen, daß gerade in dieser Beschränkung die Atmosphäre deutlich wird, die ein solcher Kleinbahnhof einstmals ausstrahlte.

Die Gleisanlagen
sind bescheiden, also den einfachen Betriebsverhältnissen angepaßt: sechs Weichen und eine doppelte Kreuzungsweiche reichten aus.
Beim Nachbau der Bahnhofsgleise mußten die Oberbaubedingungen einer Kleinbahn berücksichtigt werden. Da der Schwellenabstand hier wesentlich größer ist als bei einer Hauptbahn, war das Schwellenband auseinander zu schneiden, um Einzelschwellen zu erhalten. Das Schwellenband der Weichen wurde diesem Gleisbild angepaßt. Auch das Neusilber-Schienenprofil erschien mit einem Maß von 2,5 mm viel

zu hoch. Deshalb wurde es gestreckt und auf eine Höhe von 2,1 mm gebracht. Als Schotter kam nur gesiebter Sand in Frage, um die Echtheit des Gleisbettes deutlich zu machen.
Parallel zu diesen Arbeiten an der Anlagenplatte mußten einige Freunde „Hausaufgaben" bewältigen, die zur allgemeinen Zufriedenheit gelöst wurden.

Die Gebäude

Die aus Sperrholz und Pappe angefertigten Hochbauten wie Lokomotivschuppen, Empfangsgebäude und Brükken konnten nach exakten Bauplänen der Kleinbahn gestaltet werden und stellen den Bauzustand um 1930 dar. Alle späteren Veränderungen (Anbauten, Fensterteilungen, Brückengeländer usw.) blieben unberücksichtigt.
Das Modell des Lokomotivschuppens ist so eingerichtet, daß man das Dach abnehmen kann. Dadurch sind neben den drei Lokomotivständen mit Arbeitsgruben noch ein Aufenthaltsraum, eine Werkstatt, eine Ölkammer, ein Lager und ein Hochbehälter für das Speisewasser der Lokomotiven zu sehen.
Mit dem Modell des Empfangsgebäudes ist der Blickpunkt der Anlage geschaffen worden. Auch hier kam es darauf an, typische Besonderheiten und Charakteristika bis in alle Einzelheiten nachzugestalten. Unter anderem mußten die bis unter das Straßenniveau reichenden Kellerfenster dem leichten Gefälle der davorliegenden Straße angepaßt werden. Die zum Teil ornamentale Anordnung der Fenstersprossen verlangte beim Nachbau ein hohes Maß an Geduld und Fingerfertigkeit. Um eine wirklichkeitsnahe Dachdeckung zu erreichen, wurden dreieinhalbtausend Einzelziegel aneinandergeklebt.

Der Fahrzeugpark

Als erste Zugeinheit der damaligen Zeit entstand nach Bauplänen und Fotos der kleine vierachsige Triebwagen mit dem zweiachsigen Beiwagen. Die aus Messing- und Neusilberblech hergestellten Wagenkästen weisen typische Kleinbahnformen auf. Das Wagendach besteht aus Holz und bietet mit seinen aufgesetzten Lüftern das charakteristische Bild eines damaligen Benzoltriebwagens. Als Antrieb dienten Teile der Baureihe 52 von PIKO.
Die zweite Zugeinheit besteht aus einer Dampflokomotive der preußischen Gattung T3, einem kleinbahneigenen geschlossenen Wagen mit hochsitzendem Bremserhaus, einem kleinbahneigenen offenen Wagen und einem Drehschemelwagen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. Die kleinbahneigenen Güterwagen sind lackiert und tragen die Aufschrift

Kleinbahn A. G.
Erfurt-Nottleben

Dieser Zug konnte aus handelsüblichem Material zusammengestellt, mußte jedoch dem damaligen Aussehen angepaßt werden. Es ist vorgesehen, noch andere Zugeinheiten zu bilden. Geht es doch darum, weitere Entwicklungsetappen des Vorbildes, vor allem nach dem zweiten Weltkrieg, zu zeigen:

- Baureihe 55 (ex pr. G 7) mit längerem Personenzug,
- Baureihe 55 (ex pr. G 7) mit Schnellzugwagen (Oberlichtwagen),
- V 60 mit ehemaligen rot-weißen Triebwagengarnituren.

Die Landschaft

Inzwischen hat der Landschaftsbau begonnen. Da das aus zwei Teilen bestehende Anlagengrundgerüst in Skelettbauweise ausgeführt wurde, werden über die Stabilisierungsträger aus Holz und Pappe in Weißleim getränkte Stoffreste gespannt, die der Landschaft angepaßt sind. Feinere Darstellungen erfolgen mit Hilfe eines Leim-Sand-Farbe-Gemisches. Mit Geländematten werden Grünflächen und Bahndämme gestaltet. Als Büsche und Bäume dienen präparierte Rentierflechten, die aufgrund ihrer feinen Struktur eine ideale Möglichkeit für die Nachbildung bieten.
Da sich hier am Rande der Stadt ausgedehnte Blumen- und Gemüsefelder der Erfurter Großgärtnereien (Heinemann, Chrestensen, Benary) befanden, mußte in geduldiger Kleinarbeit diese typische Besonderheit nachgestaltet werden.
Auf einer aus Hartfaserpappe zurechtgeschnittenen Hintergrundkulisse deuten dunkle Baumkronenkonturen den in der Ferne gelegenen Hauptfriedhof an. Gleichzeitig verdeckt die 35 cm hohe Kulisse den dahinterliegenden Schattenbahnhof und die Bedienungselemente der Anlage.
Jeder Freund übernahm bzw. übernimmt mit großer Einsatzbereitschaft die entsprechenden Aufgaben; und so entsteht ein echtes Gemeinschaftswerk, das den kleinen Traditionsbahnhof Erfurt West in seiner ursprünglichen Gestalt der Öffentlichkeit vorstellt und bei dem eine „alte" Arbeitsgemeinschaft ein gutes Beispiel im konsequenten Modelleisenbahnbau vorstellen möchte.

Selbst gebaut

Weit über die Grenzen unseres Landes sind sie bekannt: die Erfurter Modellbauer Günter Barthel und Horst Kohlberg. Ihre Heimanlagen und Eigenbaumodelle wurden bereits in früheren Jahrgängen unserer Zeitschrift ausführlich vorgestellt. Daher beschränken wir diesmal unseren Bericht auf ausgewählter Modellbahnfahrzeuge. Sie sind wiederum ein Beweis dafür, mit welcher Sachkenntnis und Akribie beide Modelleisenbahner das Vorbild im Maßstab 1:87 nachgebildet haben.

1 Ein Kleinbahnzug der Franzburger Südbahn (F.S.B.) um das Jahr 1912 (im Modell Alfburger Südbahn A.S.B., siehe auch „me" 12/83 und 3/84), gebaut von Günter Barthel. Die Vorbildlok wurde von der Maschinenfabrik Vulcan im damaligen Stettin für die einstige Eisenbahngesellschaft Lenz & Co. im Jahre 1894 gebaut und als Gattung d bekannt. Auf den von Lenz betriebenen regelspurigen Kleinbahnen im pommerschen Raum war dieser Typ häufig eingesetzt. Das Lokmodell entstand aus Messingblech und ist in allen Details dem Vorbild nachgestaltet. Auf dem Internationalen Modellbahnwettbewerb in Wrocław (1975) erhielt dieses Fahrzeug einen 2. Preis.
Die Oberteile der kleinen Personenwagen bestehen aus Sperrholz. Die Wagen demonstrieren die typische Kleinbahnbauart der damaligen Zeit. Die über die Dächer führende Leine der Gewichtsbremse wurde beim Vorbild vom Gepäckraum aus bedient. Die Kupplungen sind nach Originalunterlagen gestaltet worden. Man beachte die vorbildgetreue Lage der Puffer zwischen den Fahrzeugen.

2 Das Modell eines Güterzuges der preußischen Staatseisenbahn um 1912, ebenfalls aus der Werkstatt von Günter Barthel. Die Bn2-Tenderlokomotive wurde bei der K.P.E.V. als T 1 gekennzeichnet und entstand nach einem Musterblatt der Normalien für Bahnen untergeordneter Bedeutung von 1882 bis 1887 bei den Firmen Henschel und Schichau. Es war die kleinste Tenderlokomotive der preußischen Staatseisenbahn. Das Modell besteht aus Messingblech und hat eine Allan-Steuerung. Der abgebildete Güterwagen entspricht dem Plattformwagen für 30 000-kg-Ladegewicht (damalige Bezeichnung) mit 15 m langer Plattform der K.P.E.V. Interessant ist das erhöht sitzende Bremserhaus, das auf „Stelzen" ruht, damit die Ladelänge voll genutzt werden kann. Das Wagenmodell entstand aus Weißblech und Sperrholz.

3 Modell der Baureihe 36 (ex pr P 4) mit Wagen der Bauart Langenschwalbach von Horst Kohlberg. Die Lokomotive wurde aus Messingblech gefertigt. Alle Teile sind in eigener Werkstatt entstanden. Ein PIKO-N-Motor im Führerhaus treibt über ein Kronenrad-Stirnrad-Getriebe die Räder an. Während des Internationalen Modellbahnwettbewerbes in Budapest im Jahre 1966 erreichte das Modell einen 2. Preis.

mosaik

1



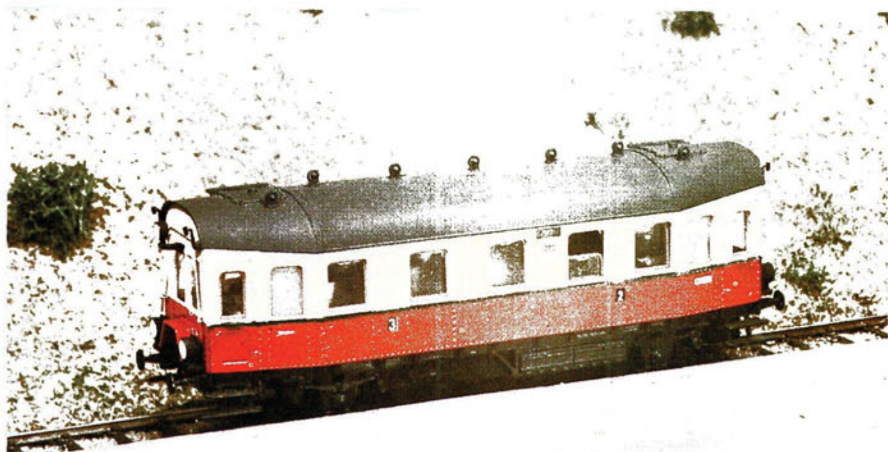
2



3



4



Die Personenwagen der Bauart Langenschwalbach bestehen ebenfalls aus teilweise geätztem Messingblech. Die Dächer wurden aus Holz herausgearbeitet, um die typische Dachform zu erhalten. Alle Wagen haben Inneneinrichtung. Der komplette Zug erzielte beim Internationalen Modellbahnwettbewerb 1979 in Ústi nad Labem einen 1. Preis.

4 Auch von Horst Kohlberg stammt dieses Modell eines Triebwagens für Privatbahnen der Gothaer Waggonfabrik. Es entstand nicht nach einer Zeichnung, sondern auf der Grundlage eines Fotos. Das Oberteil ist ein umgebauter Roco-Hechtwagen. Die Stirnwände wurden neu angefertigt. Das Fahrwerk besteht aus 1 mm starkem Messingblech. Als Antrieb dient ein PIKO-N-Motor mit Schwungmasse, der über ein Kronenrad-Stirnrad-Getriebe beide Achsen antreibt. Das Modell wurde mit Plaste-Modellbau-Farben gestrichen.

Fotos: Albrecht, Oschatz

„Bei dieser Kleinbahn gab es nun einmal keine Bänke auf dem Bahnsteig, keine Signale ...“ (siehe Seite 42 dieses Heftes)
Blick auf den ersten Bauabschnitt des Bahnhofs Erfurt-West im Maßstab 1:87

Foto: Albrecht, Oschatz

